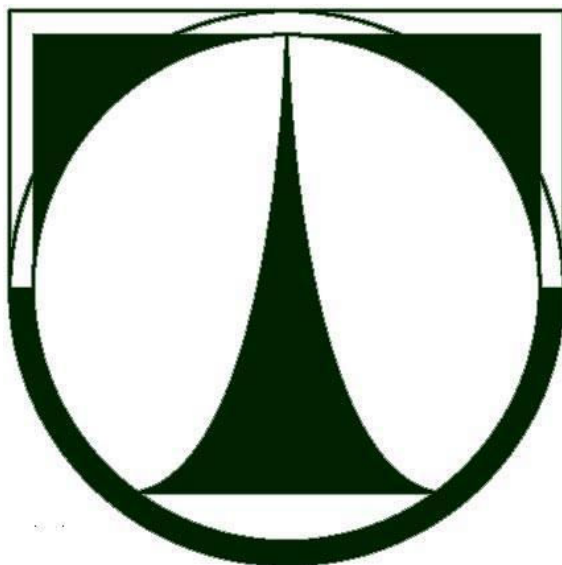


TECHNICKÁ UNIVERZITA V LIBERCI

Ekonomická fakulta



DIPLOMOVÁ PRÁCE

2011

Klára Mikolášová

Technická univerzita v Liberci

Ekonomická fakulta

Studijní program: N6208 Ekonomika a management

Studijní obor: Podniková ekonomika

Financování dopravní infrastruktury metodou PPP

Road-traffic infrastructure funding by PPP method

DP-EF-KPE-2011-35

Bc. Klára MIKOLÁŠOVÁ

Vedoucí práce: doc. Ing. Václav Urbánek, CSc. Podniková ekonomika

Konzultant: Ing. Radek Crha – TI Group Automotive Systems s.r.o.

Počet stran: 90

Počet příloh: 0

Datum odevzdání: 6. 5. 2011

Prohlášení

Byla jsem seznámena s tím, že na mou diplomovou práci se plně vztahuje zákon č.121/2000 Sb. o právu autorském, zejména § 60 - školní dílo.

Beru na vědomí, že Technická univerzita v Liberci (TUL) nezasahuje do mých autorských práv užitím mé diplomové práce pro vnitřní potřebu TUL.

Užiji-li diplomovou práci nebo poskytnu-li licenci k jejímu využití, jsem si vědoma povinnosti informovat o této skutečnosti TUL; v tomto případě má TUL právo ode mne požadovat úhradu nákladů, které vynaložila na vytvoření díla, až do jejich skutečné výše.

Diplomovou práci jsem vypracovala samostatně s použitím uvedené literatury a na základě konzultací s vedoucím diplomové práce a konzultantem.

V Liberci dne 6. 5. 2011

Poděkování

Děkuji doc. Ing. Václavu Urbánkovi, CSc. za odborné a vstřícné vedení mé diplomové práce. Děkuji mu za podání odborných rad a poskytnutí všech informací pro úspěšné dokončení mé odborné diplomové práce. Ráda bych poděkovala i mému konzultantovi také za užitečné rady a oběma pánům za jejich čas strávený nad mojí prací.

ANOTACE

Diplomová práce na téma Financování dopravní infrastruktury metodou PPP (Public Private Partnership) se zabývá možnostmi financování veřejných potřeb z klasických zdrojů v porovnání se zdroji alternativními.

Teoretická část diplomové práce je zaměřena na získávání finančních zdrojů veřejným sektorem a popisuje možnosti spolupráce se sektorem soukromým. Dále jsou objasněny charakteristiky, způsoby a typy metody PPP.

Praktická část se věnuje způsobům financování dopravní infrastruktury v České republice (ČR) a porovnává je s možnostmi zapojení soukromého sektoru. Zároveň je zde naznačeno porovnání výhodnosti metody PPP s tradiční veřejnou zakázkou.

Závěrečná část zhodnocuje přínosy, které je možné pomocí metody PPP dosáhnout a předkládá možné návrhy, jak učinit metodu PPP atraktivnější pro veřejný sektor.

SUMMARY

The diploma thesis Road-traffic infrastructure funding by PPP method (Private Partnership) deals with the possibility of the public needs financing by using classic sources in comparison with alternative sources.

The theoretical part of the thesis focuses on the financial sources gaining by the public sector and describes the possibilities of the cooperation with the private sector. Further it explains the characteristics, ways and the types of PPP method.

The practical part concerns with the ways of the traffic infrastructure financing in the Czech Republic and compares them with the possibility of the private sector engaging. At the same time it implies the comparison of PPP method with the classic public commission.

The final part evaluates the contributions which you can reach with the help of PPP method and presents suggestions how to make this method more attractive for the public sector.

Klíčová slova

Spolupráce veřejného a soukromého sektoru

Financování dopravní infrastruktury

Výhody PPP projektů

Přínosy metody PPP

Key words

Public Private Partnership

Road-traffic infrastructure funding

PPP advantages

PPP benefits

OBSAH

OBSAH	10
Seznam obrázků	12
Seznam tabulek	13
Seznam použitých zkratk	14
ÚVOD	15
Cíl diplomové práce	16
1 Funkce veřejného a soukromého sektoru	17
1.1 Veřejný sektor	17
1.1.1 Rozpočet veřejného sektoru	18
1.1.2 Funkce veřejného rozpočtu	19
1.1.3 Státní rozpočet	20
1.1.3.1 Příjmy státního rozpočtu	21
1.1.3.2 Výdaje SR	23
1.1.3.3 Vývoj státního rozpočtu	26
1.2 Zajištění veřejné služby	28
1.3 Soukromý sektor	31
1.3.1 Zdroje financování	31
1.3.1.1 Interní zdroje	32
1.3.1.2 Cizí zdroje	34
1.3.2 Příjmy	39
1.3.3 Výdaje	39
1.4 Spolupráce veřejného a soukromého sektoru	40
1.4.1 Propojenost jednotlivých sektorů	40
1.4.2 Selhání veřejného sektoru	41
1.4.3 Partnerství veřejného a soukromého sektoru	42
1.4.3.1 Historie	43
1.4.3.2 Charakteristické rysy	44

1.4.3.3	Typy	44
1.4.3.4	Sektorové rozdělení	45
2	Způsoby pořízení dopravní infrastruktury	47
2.1	Dopravní infrastruktura v ČR	47
2.2	Způsoby financování dopravní infrastruktury	49
2.2.1	Tradiční veřejná zakázka	51
2.2.1.1	Zajištění pomocí veřejné zakázky	52
2.2.2	Spolupráce se soukromým sektorem	53
2.2.2.1	Průběh financování	55
2.2.3	Porovnání metody PPP a veřejné zakázky	57
3	Možnosti aplikace metody PPP v dopravní infrastruktuře	58
3.1	PPP projekty v ČR	58
3.2	Zahraniční projekty	66
3.3	Typy PPP vhodné k výstavbě dopravní infrastruktury	70
3.4	Způsoby úhrady za poskytované služby	72
3.5	Posouzení výhodnosti PPP projektu	73
3.5.1	Finanční model PPP	73
3.5.2	Hodnocení metody PPP	74
3.5.3	Hodnota za peníze	76
4	Ekonomické dopady realizace PPP	80
4.1	Vliv na zadlužování ČR	80
4.1.1	Ovlivnění ratingu ČR	81
4.2	Vliv na přijetí eura	82
4.3	Vliv na HDP ČR	83
5	Zhodnocení	85
	ZÁVĚR	88
	Seznam použité literatury	89

Seznam obrázků

Obr. 1: Rozpočtová soustava ČR, s. 18

Obr. 2: Struktura příjmů státního rozpočtu za rok 2010, s. 23

Obr. 3: Struktura výdajů státního rozpočtu za rok 2010, s. 26

Obr. 4: Vývoj státního rozpočtu v letech 1990 – 2010, s. 26

Obr. 5: Makroekonomický koloběh, s. 41

Obr. 6: Typy PPP, s. 44

Obr. 7: Výdaje SFDI, s. 48

Obr. 8: Disponibilní zdroje pro dopravní infrastrukturu v ČR do roku 2015, s. 50

Obr. 9: Model tradiční veřejné zakázky, s. 52

Obr. 10: Průběh finančních toků u veřejné zakázky, s. 53

Obr. 11: Model spolupráce veřejného a soukromého sektoru, s. 55

Obr. 12: Průběh finančních toků u metody PPP, s. 56

Obr. 13: Nový moderní ubytovací komplex ÚVN pro zdrav. personál a návštěvníky, s. 60

Obr. 14: Schéma plánované dálnice D3, s. 62

Obr. 15: Postup výpočtu hodnoty za peníze (Value for Money), s. 76

Obr. 16: Finanční toky po dobu trvání projektu (NPV), s. 77

Obr. 17: Ověření hodnoty za peníze, s. 78

Seznam tabulek

Tab. 1: Vývoj státního rozpočtu v letech 1990 – 2010, s. 27

Tab. 2: Zdroje financování investic, s. 31

Tab. 3: Výhody a nevýhody tradiční veřejné zakázky v porovnání s metodou PPP, s. 57

Tab. 4: Přehled významných PPP projektů státu k 31. 7.2010, s. 59

Tab. 5: Přehled projektů PPP na úrovni územních samosprávných celků, s. 59

Tab. 6: Přehled podepsaných projektů v Evropě v letech 2001 až 2008, s. 67

Tab. 7: Rozdělení rizik, s. 74

Tab. 8: Vstupní předpoklady finančního modelu, s. 75

Tab. 9: Výpočet hodnoty za peníze, s. 78

Tab. 10: Vývoj vládního dluhu/HDP v ČR v %, s. 80

Seznam použitých zkratk

BOT	Build-Operate-Transfer
ČNB	Česká národní banka
CPI	Index spotřebitelských cen
ČR	Česká republika
ČSSZ	Česká správa sociálního zabezpečení
DB	Design-Build
DBB	Desing-Bid-Build
DBFO	Design-Build-Finance-Operate
DPH	Daň z přidané hodnoty
EIB	Evropská investiční banka
EU	Evropská unie
FO	Fyzická osoba
GEPARDI	Generální plán rozvoje dopravní infrastruktury
HDP	Hrubý domácí produkt
MD	Ministerstvo dopravy
NATO	North Atlantic Treaty Organization
OM	Operation and Maintenance
PO	Právnícká osoba
PPP	Public private partnership
PSC	Komparátor veřejného sektoru
ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic
SFDI	Státní fond dopravní infrastruktury
SPV	Special Purpose Vehicle
SR	Státní rozpočet
SZ	Sociální zabezpečení
TEN-T	Transevropská dopravní síť
TINA	Transport Infrastructure Needs Assessment
ÚVN	Ústřední vojenská nemocnice
UTFP	Unite Tecnica Finanza di Progretto

ÚVOD

Vývoj české ekonomiky byl ovlivněn světovou hospodářskou krizí, která způsobila z pohledu státního rozpočtu a rozpočtů krajů, měst a obcí výpadky na straně příjmové a především omezení investičních výdajů. Vzhledem ke snaze snížit rozpočtové schodky, došlo v roce 2010 k masivním výdajovým škrťům a v důsledku nižšího růstu ekonomiky ČR zpomalilo i tempo růstu výběru daní.

Samotné omezení investičních výdajů může narušit již tak křehké oživení ekonomiky, proto zástupci veřejnoprávních organizací začali hledat jiné než daňové zdroje k pokrytí jednotlivých investičních akcí. Jako jeden z vhodných alternativních zdrojů financování se do popředí dostává metoda PPP, tedy spolupráce veřejného a soukromého sektoru.

Partnerství veřejného a soukromého sektoru se nevyznačuje pouze možností získat dodatečné finanční prostředky nebo snížit schodek veřejných rozpočtů, ale především propojením a využitím znalostí a zkušeností obou sektorů. Hlavním principem je tedy rozdělení kompetencí, činností a zodpovědnosti při realizaci velkých infrastrukturních projektů na tu stranu, která je dokáže efektivněji vykonávat.

Zatímco soukromý sektor má značné zkušenosti s projekty realizovanými metodou PPP, převážně účastí na projektech v zahraničí, na vládní úrovni doposud nebyl žádný projekt metodou PPP realizován. Sice není možné provést zhodnocení této metody na celostátní úrovni, ale na úrovni měst a obcí jsou s realizací metody PPP praktické zkušenosti.

Na celorepublikové úrovni byly vytipovány tzv. „pilotní projekty“, pro které se použití metody PPP jeví jako vhodné, kde nejbližší realizace je projekt Ústřední vojenské nemocnice (ÚVN) v Praze a v oblasti výstavby dopravní infrastruktury dálnice D3. K většímu uplatnění této metody je však zapotřebí podpory napříč politickými stranami a ochota veřejného sektoru učit se novému.

Cíl diplomové práce

Cílem diplomové práce je popsat a vyzdvihnout metodu PPP nejenom jako způsob alternativního financování projektů realizovaných veřejným sektorem, ale zároveň jako metodu, která přináší finanční i nefinanční úspory. Popis celé problematiky PPP není vzhledem ke své obsáhlosti možný, proto se v diplomové práci zaměřuji na vybranou část a tou je popis finančního modelu, který slouží k posouzení možnosti využití metody PPP.

V úvodu je charakterizován veřejný a soukromý sektor vzhledem k jejich způsobům získávání finančních zdrojů a možnosti vzájemné spolupráce. Je zde objasněna propojenost obou sektorů a popsáno partnerství veřejného a soukromého sektoru.

V další části diplomové práce jsou uvedeny možnosti financování dopravní infrastruktury v ČR a porovnány způsoby pořízení dopravní infrastruktury tradiční veřejnou zakázkou a spoluprací se soukromým sektorem.

V praktické části je vypsán přehled projektů realizovaných metodou PPP v zahraniční ve srovnání s ČR. Zároveň se zde zaměřuji na aplikaci metody PPP v celoživotním cyklu projektu dopravní infrastruktury a ve spolupráci s poradenskou společností provádím kvantitativní posouzení výhodnosti metody PPP na příkladu dálnice D3.

Závěrem shrnuji ekonomické přínosy, kterých je pomocí metody PPP možno dosáhnout jak pro jednotlivé složky státní správy, tak pro ČR jako celek. Zároveň jsou předloženy návrhy, jak učinit tuto metodu atraktivnější pro veřejnou správu.

1 Funkce veřejného a soukromého sektoru

Ekonomický systém ČR se dá nazvat jako smíšený, ve kterém vedle sebe existují dva subsystémy a to soukromý a veřejný sektor. K těmto dvěma bývá začleňován i sektor neziskový, ten ale není součástí diplomové práce, proto se mu dále nebudu v diplomové práci věnovat.

1.1 Veřejný sektor

Veřejný sektor je velmi důležitou součástí ekonomických systémů všech demokratických společností. Je to souhrn vztahů a činností mezi subjekty, z nichž vždy jedním je stát, kraj, město, nebo obec. Jako důvod existence veřejného sektoru bývají uváděny politická vůle vlád a tržní selhání.

Veřejný sektor je možné definovat jako tu část ekonomiky, která:

- je řízena veřejnou správou;
- je typická vlastnictvím některého ze subjektů veřejné správy;
- je financována veřejnými financemi, tj. z prostředků veřejných rozpočtů;
- zabezpečuje veřejné statky pro obyvatelstvo mimo trh na neziskovém principu;
- rozhoduje o množství a kvalitě statků na trhu veřejnou volbou a to zpravidla volenými zástupci;
- podléhá veřejné kontrole příslušných kontrolních orgánů a občanské kontrole.

Do veřejného sektoru patří oblasti:

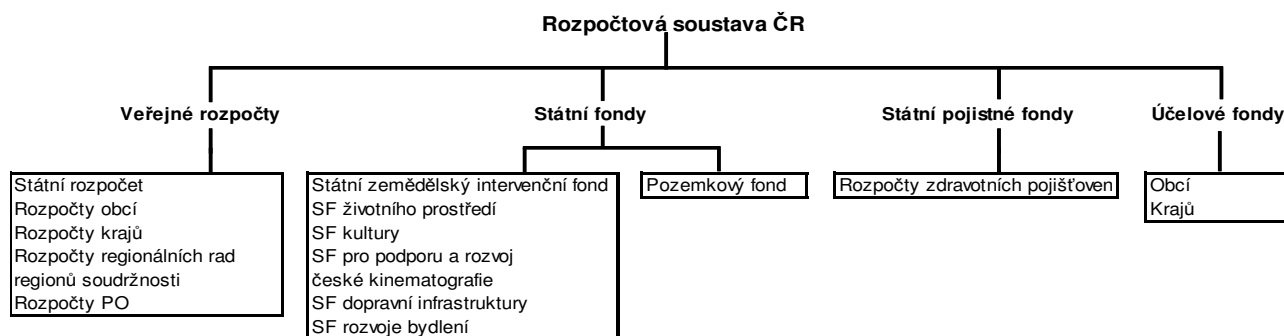
- veřejná správa, která řídí veřejný sektor,
- justice,
- policie,

- armáda,
- školství,
- věda a výzkum,
- kultura a památková péče,
- tělesná kultura sport,
- zdravotnictví,
- sociální služby,
- veřejná hromadná doprava,
- sociální bydlení,
- vodní hospodářství,
- ochrana životního prostředí.

1.1.1 Rozpočet veřejného sektoru

Rozpočtovou soustavou se rozumí soustava orgánů a institucí, které se starají o tvorbu, rozdělování a užití veřejných rozpočtů a mimorozpočtových fondů. Úkolem rozpočtové soustavy je obstarání finančních prostředků pro financování jednotlivých druhů netržních činností státu i územní samosprávy.

Jednotlivé úrovně rozpočtové soustavy v ČR jsou znázorněny na obr. 1.



Zdroj: Veřejná správa a finance veřejného sektoru (Peková, 2008, s. 15)

Obr. 1: Rozpočtová soustava ČR

1.1.2 Funkce veřejného rozpočtu

„Veřejné rozpočty jsou z ekonomického hlediska definovány třemi hlavními funkcemi - funkcí alokační, stabilizační a redistribuční, přičemž funkci stabilizační a redistribuční plní primárně státní rozpočet, funkci alokační pak všechny veřejné rozpočty.“¹

Alokační funkce je charakteristická umístováním vymezených peněžních prostředků do příslušných hospodářských sfér a jejím úkolem je efektivně alokovat finanční prostředky na zabezpečení veřejných statků. Tyto statky nemusí být bezpodmínečně vyráběny státem, může je zajišťovat i soukromý sektor. Do této oblasti patří například školy, silniční síť či veřejné osvětlení. Výdaje na alokační činnosti tvoří 30 – 35 % z celkových výdajů státních rozpočtů ve vyspělých zemích.

Redistribuční funkce zajišťuje přerozdělování části příjmů státního rozpočtu, což má vést ke spravedlivějšímu rozdělování důchodů a tím i zmírnění sociálních nerovností mezi obyvatelstvem. Patří sem například dávky státní sociální podpory či starobní důchody. Podíl výdajů na redistribuční činnost se pohybuje mezi 30 – 60 % podle státu, nejdůležitějším hlediskem jsou zde sociální transfery.

¹ HAMERNÍKOVÁ, B.; MAAYTOVÁ, A. a kol. *Veřejné finance*. 3. vyd. Praha: Aspi, 2007. s. 179. ISBN 978-80-7357-301-10.

Stabilizační funkce vychází z ovlivňování základních ekonomických veličin (zaměstnanost, inflace atd.) pomocí fiskální politiky státu, jejíž hlavním cílem je hospodářský růst.

1.1.3 Státní rozpočet

Státní rozpočet (SR) je ročním finančním plánem hospodaření ČR, jehož návrh má formu zákona a předkládá ho Ministerstvo financí. Následně ho musí schválit Vláda ČR a Poslanecká sněmovna Parlamentu ČR.

Vedle rozpočtů státních fondů, rozpočtů organizačních složek státu, příspěvkových organizací a rozpočtů územní samosprávy, je státní rozpočet základním prvkem rozpočtové soustavy.

Státní rozpočet je základním článkem veřejných financí, protože soustřeďuje největší část příjmů rozpočtové soustavy a nejvíc se podílí na nenávratném přerozdělování značné části hrubého domácího produktu (HDP) přes rozpočtovou soustavu. Podíl SR na příjmech a výdajích veřejných rozpočtů dosahuje v ČR přibližně 80 %.

Základní funkcí SR je redistribuce národního důchodu související s plněním politických, ekonomických a sociálních úkolů státu. SR je centralizovaný peněžní fond, který je vytvářen, rozdělován a používán především s využitím nenávratného a neekvivalentního způsobu rozdělování.

Rozpočtový deficit nebo přebytek je rozdíl mezi příjmy a výdaji SR v příslušném rozpočtovém období. Pokladniční schodek nebo přebytek rozpočtu vzniká v průběhu rozpočtového období a vyplývá z časového nesouladu mezi běžnými příjmy a výdaji. Účet SR spravuje Centrální banka ČR.

1.1.3.1 Příjmy státního rozpočtu

„Nejvýznamnější skupinou příjmů státního rozpočtu jsou běžné příjmy zejména daňové příjmy. Běžné příjmy SR se podílejí přibližně z 99,9 % na celkových příjmech, zbylých 0,1 % tvoří kapitálové příjmy.“²

Příjmy SR jsou děleny do následujících kategorií:

1. Daňové příjmy SR

Daňové příjmy jsou nejvýznamnější skupinou tvořící příjmy SR. Můžeme je členit na příjmy z:

a) Příímých daní

„Jsou adresné, kdy známe, čím předmět daně je dani podroben. Proto je možné je i zacílit na určitou skupinu občanů - podpořit určitou skupinu osob sociálně nebo jinak znevýhodněných, nebo na druhé straně znevýhodnit určitou skupinu (uživatelé automobilů nesplňující ekologické normy)“³

Přímé daně dělíme na:

- **Daně z příjmů**
 - daň z příjmů fyzických osob
 - daň z příjmů právnických osob
- **Majetkové**
 - daně z nemovitostí (z pozemků, ze staveb)
 - daně převodové (dědická, darovací, z převodu nemovitosti)
 - daň silniční

b) Nepřímých daní

² PEKOVÁ, J.; PILNÝ, J.; JETMAR, M. *Veřejná správa a finance veřejného sektoru*. 3. vyd. Praha: Aspi, 2008. s. 255. ISBN 978-80-7357-351-5.

³ HAMERNÍKOVÁ, B.; MAAYTOVÁ, A. a kol. *Veřejné finance*. 3. vyd. Praha: Aspi, 2007. s. 124. ISBN 978-80-7357-301-10.

Jedná se o platby, které se vážou k jednotlivým druhům výrobků nebo služeb. Konečný spotřebitel je poplatníkem daně a platí ji v rámci ceny za výrobek a službu.

- **Selektivní**
 - spotřební daně (z alkoholu, tabákových výrobků, uhlovodíkových paliv a maziv)
 - cla
- **Univerzální**
 - daň z přidané hodnoty (DPH)
- **Správní poplatky**

2. Povinné příspěvky na sociální zabezpečení a státní politiku zaměstnanosti

Pojistné na sociální zabezpečení zahrnuje platby na:

- nemocenské pojištění,
- důchodové pojištění,
- příspěvek na státní politiku zaměstnanosti.

„Důchodové a nemocenské pojištění je založeno na pojistném principu, tj. na pravidelném placení příspěvku – pojistného. Peníze, které ČSSZ v souladu se zákonem č. 589/1992 Sb. na pojistném vybere, je příjmem státního rozpočtu.“⁴

3. Nedaňové příjmy SR

Do této skupiny příjmů patří především uživatelské poplatky za služby, které jsou zajišťovány neziskovými organizacemi zřizovaných státem, dále sem patří příjmy z pronájmu státního majetku, sankční platby, správní a soudní poplatky, příjmy od Česká národní banka (ČNB), přijaté úroky, úhrady spojené s realizací státních záruk, splátky návratných finančních výpomocí a další.

4. Kapitálové příjmy SR

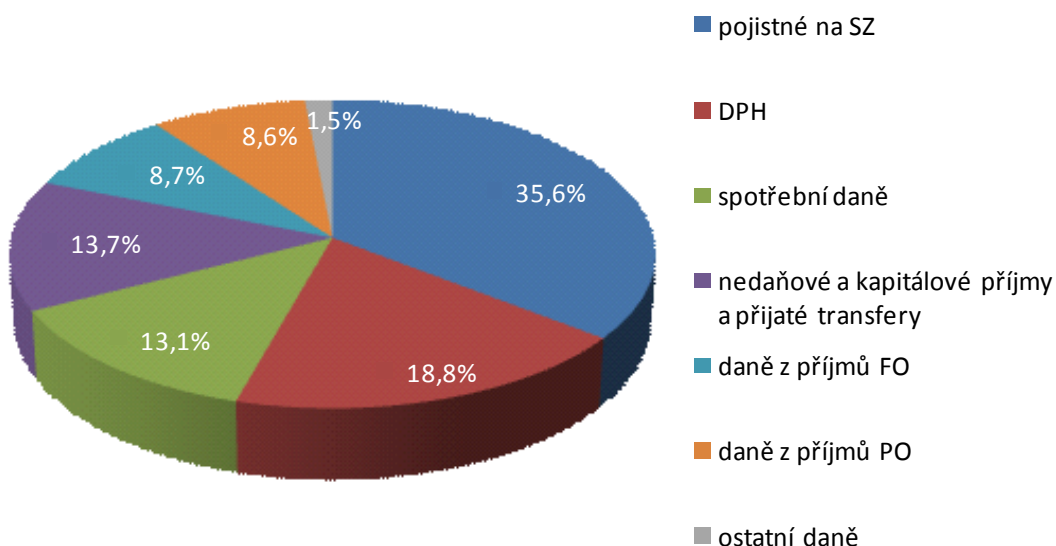
Do kapitálových příjmů SR patří příjmy z prodeje nemovitého majetku státního a obecního, dále příjmy z prodeje cenných papírů a majetkových podílů, příjmy z prodeje státních obligací, dotace z mimorozpočtových fondů, a další.

⁴ *Pojistné na sociální zabezpečení* [online]. [cit. 10. 3. 2011]. Dostupné z WWW: <<http://www.cssz.cz/>>.

Nyní jsem definovala složky příjmové strany SR. Na příkladu SR 2010 si můžeme udělat představu o tom, v jaké výši jsou jednotlivé položky zastoupeny, viz. obr. 2.

Z celkových příjmů představují 35,6 % příjmy z pojistného na sociální zabezpečení (SZ), 18,8 % tvoří DPH, 13,1 % je podíl příjmů ze spotřebních daní, 8,7 % jsou daně z příjmů fyzických osob (FO) a 8,6 % daně z příjmů právnických osob (PO). Nedaňové a kapitálové příjmy

a přijaté transfery představují 13,7 %. Ostatní příjmy (clo, poplatky, odvody v oblasti životního prostředí, majetkové daně a správní poplatky, atd.) představují 1,5 % celkových příjmů.



Zdroj: vlastní zpracování

Obr. 2: Struktura příjmů státního rozpočtu za rok 2010

1.1.3.2 Výdaje SR

Prostřednictvím výdajů SR se nenávratným způsobem přerozděluje v ČR více než 40 % HDP. Rozhodující část výdajů tvoří běžné výdaje, a to zejména transfery.

Běžné výdaje tvoří následující položky:

- výdaje na platy, ostatní platby za provedenou práci a pojistné,
- neinvestiční nákupy a související výdaje,

- neinvestiční transfery podnikatelským subjektům a neziskovým organizacím,
- neinvestiční transfery veřejnoprávním subjektům a mezi peněžními fondy téhož subjektu (neinvestiční transfery veřejným rozpočtům ústřední a územní úrovně, transfery příspěvkovým a podobným organizacím, převody vlastním fondům),
- neinvestiční transfery obyvatelstvu (sociální dávky, náhrady mezd v době nemoci, atd.),
- neinvestiční transfery do zahraničí (transfery mezinárodním organizacím a nadnárodním orgánům, transfery cizím státům),
- neinvestiční půjčené prostředky (podnikatelským neziskovým a podobným organizacím, veřejným rozpočtům ústřední a územní úrovně, obyvatelstvu),
- neinvestiční převody Národnímu fondu (výdaje pro plnění závazků vyplývajících z mezinárodních smluv),
- ostatní neinvestiční výdaje (vratky dobropisů, přeplatků záloh, mylně inkasovaných prostředků apod., přijatých v předchozích letech).

Kapitálové výdaje zahrnují investiční nákupy a související výdaje na pořízení dlouhodobého majetku pro činnost organizace a výdaje související s tímto pořízením, které podle účtové osnovy vstupují do pořizovací ceny investice.⁵

Kapitálové výdaje jsou tvořeny následujícími položkami:

- pořízení dlouhodobého nehmotného majetku,
- pořízení pozemků,
- pořízení dlouhodobého hmotného majetku,
- nákup akcií a majetkových podílů,
- investiční transfery (podnikatelským subjektům, neziskovým a podobným organizacím, veřejným rozpočtům ústřední a územní úrovně, příspěvkovým a podobným organizacím, vlastním fondům, obyvatelstvu, do zahraničí),
- investiční půjčené prostředky (podnikatelským subjektům, neziskovým a podobným organizacím, veřejným rozpočtům ústřední a územní úrovně,

⁵ *Výdaje SR* [online]. [cit. 12. 3. 2011]. Dostupné z WWW: <<http://www.mfcr.cz/>>.

příspěvkovým a podobným organizacím, vlastním fondům, obyvatelstvu, do zahraničí),

- investiční převody Národnímu fondu (peněžní prostředky na investice převedené do Národního fondu na plnění závazků vyplývajících z mezinárodních smluv),
- ostatní kapitálové výdaje.

Kromě klasického členění na běžné a kapitálové výdaje je možné výdaje členit do následujících kategorií:

Mandatorní výdaje

Tyto výdaje můžeme dělit na veřejnou spotřebu státu a obyvatelstva. Mezi výdaje na veřejnou spotřebu státu patří výdaje na obranu, justici, veřejnou správu, bezpečnost, požární ochrana, vězeňství, výstavbu dálnic a další. Hlavní mandatorní výdaje jsou výdaje na sociální transfery. Sociální transfery se řadí do skupiny výdajů na veřejnou spotřebu obyvatelstva. Patří sem především výplata penzí, nemocenské dávky a dávky sociální podpory. Dále můžeme jmenovat výdaje státu na výplaty podpor ke stavebnímu spoření, penzijní připojištění či platby do všeobecného zdravotního pojištění. Pro zajímavost bych ráda zmínila, že v současné době tyto výdaje tvoří skoro 80 % všech výdajů ze SR.

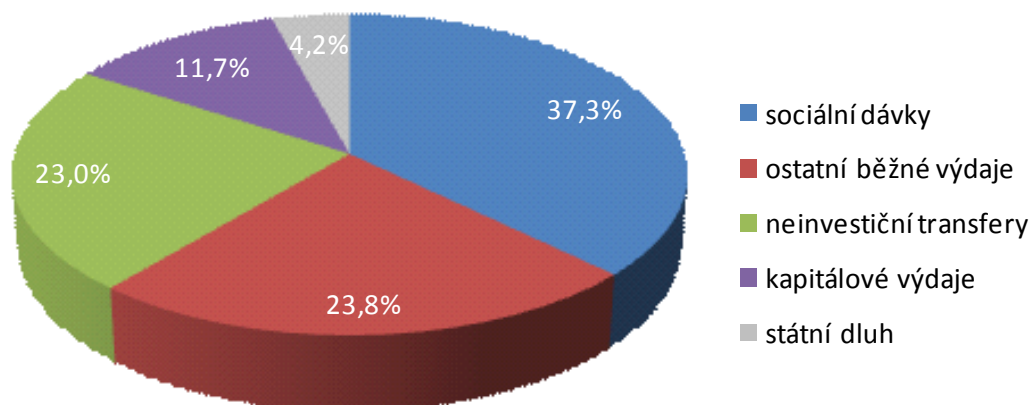
Kvazimandatorní výdaje

Mezi tyto výdaje patří především výdaje na platy státních zaměstnanců. Jelikož se nikde neudává, kolik jich stát má vlastně mít, je v zájmu státu, pokud chce snížit státní výdaje, regulovat jejich počet na přiměřený. Dalšími kvazimandatorními výdaji jsou např. výdaje na politiku zaměstnanosti a investiční pobídky.

Ostatní výdaje

Třetím typem výdajů jsou tzv. volné výdaje. O těchto výdajích rozhoduje vláda a parlament a má pro jejich volbu a rozhodnutí absolutní svobodu. Ovšem doby, kdy vláda měla mnohem větší volnost v rozhodování o státních výdajích, jsou pryč. V současnosti tvoří v ČR volné výdaje pouze jednu pětinu.

Také u výdajů si na příkladu SR 2010 definujeme výši podílu jednotlivých položek. Jak můžeme vidět na obr. 3, z celkových výdajů představují 37,3 % výdaje na sociální dávky, 23,8 % je podíl ostatních běžných výdajů, 23 % činí neinvestiční transfery. Kapitálové výdaje představují 11,7 %. Výdaje na státní dluh jsou 4,2 % celkových výdajů.

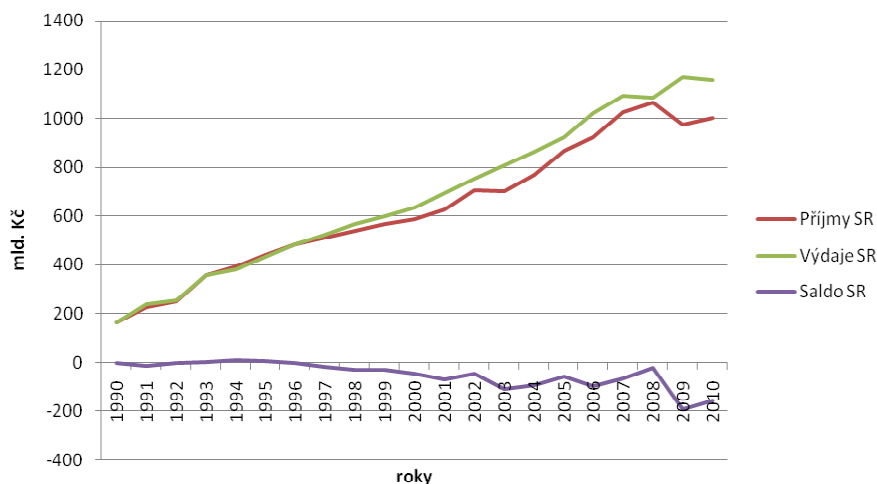


Zdroj: vlastní zpracování

Obr. 3: Struktura výdajů státního rozpočtu za rok 2010

1.1.3.3 Vývoj státního rozpočtu

Z obr. 4 vyčteme, že třetí nejvyšší schodek SR byl v roce 2003 a to 109 mld. Kč. Po roce 2003 už se schodky snižují, výkyv nastává ještě v roce 2006, kdy je schodek 97 mld. Kč. Na druhou stranu, nejnižšího schodku bylo dosaženo za posledních 10 let v roce 2008 a to ve výši 19 mld. Kč, což je nejlepší výsledek od roku 1998.



Zdroj: vlastní zpracování

Obr. 4: Vývoj státního rozpočtu v letech 1990 - 2010

Pro zajímavost mohu uvést, že veřejný rozpočet dosáhl v roce 2008 1,2 % HDP, což znamenalo, že ČR splnila Maastrichtské kritérium pro přijetí eura. V roce 2009 a 2010 došlo ovšem, důsledkem ekonomické krize, k velkým propadům ve vývoji české ekonomiky a schodek SR se dostal do nejvyšších minusových čísel.

Tab. 1: Vývoj státního rozpočtu v letech 1990 - 2010

Rok	Příjmy SR (mld. Kč)	Výdaje SR (mld. Kč)	Saldo SR (mld. Kč)
1990	162,51	163,56	-1,044
1991	225,34	240,09	-14,747
1992	251,38	253,08	-1,697
1993	358,00	356,92	1,081
1994	390,51	380,06	10,449
1995	439,97	432,74	7,230
1996	482,82	484,38	-1,562
1997	508,95	524,67	-15,718
1998	537,41	566,74	-29,330
1999	567,28	596,91	-29,634
2000	586,21	632,27	-46,060
2001	626,22	693,92	-67,698
2002	705,04	750,76	-45,715
2003	699,67	808,72	-109,053
2004	769,21	862,89	-93,685
2005	866,49	922,85	-56,360
2006	923,32	1020,63	-97,300
2007	1025,88	1092,27	-66,390
2008	1064,57	1083,94	-19,400

2009	974,80	1167,00	-192,200
2010	1000,50	1156,80	-156,300

Zdroj: Ministerstvo financí (www.mfcr.cz)

1.2 Zajištění veřejné služby

Veřejné statky jsou statky kolektivní spotřeby, které jsou více či méně užitečné pro celou společnost, čímž vzniká veřejný zájem na jejich zajištění. Poskytování těchto statků občanům řeší vláda pomocí alokační funkce SR.

Trhy soukromých statků selhávají v případě, kdy produkty splňují princip nevylučitelnosti anebo princip nerivality. Z těchto předpokladů vychází následující základní dělení na statky čistě veřejné, u kterých jsou naplněny oba principy, a statky smíšené, kde jsou výše uvedené principy narušeny.

Čisté veřejné statky

Pro čisté veřejné statky jsou charakteristické následující vlastnosti:

- **Nedělitelnost spotřeby** znamená, že nelze určit podíl jednotlivce na spotřebě a nelze mu v ní ani bránit tedy vyloučit ho ze spotřeby. Tato nevylučitelnost pak vede k nerivalitě jednotlivých uživatelů veřejného statku.
- **Nekvantifikovatelnost podílu jednotlivce** znamená, že není možné ocenit spotřebu cenou (služby policie, hasičů, nebo např. za využívání veřejného osvětlení). Spotřeba jednoho spotřebitele nesnižuje možnost spotřeby dalších spotřebitelů, a proto mezní náklady na spotřebu tohoto statku jsou nulové.
- **Kvalita veřejného statku je nedělitelná.** Při nadměrné převaze poptávky nad nabídkou tak může dojít ke snížení standardu pro všechny uživatele (např. při přetížení dálnice dochází ke zpomalení provozu).

Příkladem takovýchto statků může být národní obrana, státní správa, vodní toky či veřejné osvětlení.

Smíšené veřejné statky

V tomto případě se také jedná o statky kolektivní spotřeby, ale od čistých veřejných statků se liší v následujících vlastnostech:

- **Kvantifikovatelnost podílu** jednotlivce znamená, že je možné určit podíl jednotlivce na spotřebě a lze tuto spotřebu i ocenit uživatelským poplatkem za jednotku spotřeby. Na financování těchto statků se podílejí jak uživatelské poplatky, tak prostředky z veřejných rozpočtů.
- **Kvalita veřejného statku je nedělitelná** stejně jako u čistého veřejného statku.

Mezní náklady na dodatečného spotřebitele jsou nenulové a nerivalita je narušena. Vyloučení jednotlivce ze spotřeby je možné i s nízkými náklady.

Příkladem takovýchto statků je školství a zdravotnictví či svoz a likvidace komunálního odpadu.

Externality

*„Veřejné produkty jsou často spojovány s externalitami, jež jsou specifickým jevem (škody, užitky), který je výsledkem aktivit výrobců i spotřebitelů, jejímž důsledkem je vyvolán, nezamýšlený vnější efekt.“*⁶

Pozitivní externalita vzniká, když aktivita jednoho subjektu vyvolává užitek pro jiné subjekty. Tento užitek si však jeho původce nemůže přivlastnit. Jako příklad lze uvést školství a jeho pozitivní efekt pro zaměstnavatele.

Negativní externalita je újma, kdy aktivita jednoho subjektu vyvolává náklad, který je přenášen na ostatní subjekty. Negativní externality vznikají například provozem na pozemních komunikacích v blízkosti obydlených oblastí.

„Veřejné statky může stát a územní samospráva zabezpečovat pro obyvatelstvo, případně řešit negativní důsledky externalit. Zabezpečení organizuje výkonný orgán, který při

⁶ PEKOVÁ, J.; PILNÝ, J.; JETMAR, M. *Veřejná správa a finance veřejného sektoru*. 3. vyd. Praha: Aspi, 2008. s. 55. ISBN 978-80-7357-351-5.

rozhodování o konkrétním způsobu zajištění veřejných statků zvažuje hospodárnost ve vynakládání finančních prostředků z veřejného rozpočtu a užitek občanů“.⁷

Stát hledá možnosti jak bránit vzniku negativních externalit a jako jeden ze způsobů je možnost zavedení daní, kterou by byli zatíženi producenti těchto externalit.

Mezi možné způsoby zajištění veřejných statků či služeb patří:

- **Neziskové organizace - zřízeny ve veřejném sektoru**

Tento způsob zajištění je volen tam, kde není konkurenční prostředí v rámci soukromého. Z tohoto monopolního prostředí pak vyplývá příliš vysoká cena pořizovaného statku. Dalšími důvody pro volbu tohoto konceptu je nezbytnost zajištění absolutní spolehlivosti (např. vzdělání), nebo není-li možné najít soukromou firmu, která by vzhledem k nízké míře zisku byla ochotna tuto činnost vykonávat.

- **Státní a komunální podniky**

Jsou zřizovány zejména v případech, kdy jsou zabezpečovány polotržní příp. tržní statky, při jejichž zajištění selhává trh (např. dodávka tepla na bydlení). Podniky, kde vzniká ztráta ze zabezpečování veřejných statků na netržním principu, jsou zpravidla dotovány podniky, které generují zisk z tržních a polo tržních statků a služeb.

- **Spolupráce se soukromým sektorem**

Je-li možné pořídit veřejné statky za lepších hospodářských podmínek u soukromého sektoru, pak může být tato spolupráce uskutečněna na základě výběrového řízení. Pro soukromý sektor to znamená možnost rozvoje a jistoty odbytu.

- **Společný podnik**

Jedná se o formu partnerství veřejného a soukromého sektoru - PPP. Cílem tohoto způsobu spolupráce je dosažení vyšší hospodárnosti. Blíže se této formě spolupráce veřejného a soukromého sektoru věnuji v kap. 1.4.

⁷ Tamtéž, s. 56.

1.3 Soukromý sektor

„Je to ta část ekonomiky, které se účastní soukromé subjekty (firmy, společnosti) apod. Stát tedy pouze vytváří podmínky pro existenci soukromého sektoru - zákony. Soukromý sektor je motivován možností dlouhodobých příjmů, které však získá pouze při dodržování smluvních podmínek dohodnutých v rámci projektu.“⁸

1.3.1 Zdroje financování

Podnik pro svou investiční činnost, která zahrnuje pořízení, rozšíření nebo obnovu investičního majetku, potřebuje zdroje pro financování investic. Jelikož se jedná o dlouhodobé investice, měli by být financovány z dlouhodobých zdrojů. Jak říká bilanční pravidlo, dlouhodobá investice by neměla být financována z krátkodobých zdrojů, jelikož podnik by se mohl dostat do finanční tísně a to z důvodu krátké lhůty splatnosti krátkodobého zdroje.

„Zdroje financování projektu jsou důležité pro vyhodnocení efektivnosti investic. Struktura financování projektu by měla být navržena tak, aby byla zajištěna stabilita financování projektu s co nejnižšími náklady kapitálu vynaloženými na tyto zdroje.“⁹

Hlavní zdroje financování investic jsou:

Z hlediska zdrojů

- **Interní zdroje** – nerozdělený zisk, odpisy
- **Externí zdroje** – vklady vlastníků, dotace, dary, investiční úvěry, emitované dluhopisy, provozní úvěry, dodavatelské úvěry, leasing, směnky

Z hlediska vlastnictví

- **Vlastní zdroje**

⁸ LAJTKEPOVÁ, E. *Veřejné finance*, 2 vyd. Brno: Cerm, 2007. s. 12. ISBN 978-80-7204-495-5.

⁹ DLUHOŠOVÁ, D. *Finanční řízení a rozhodování podniku*. 2. vyd. Praha: Ekopress, 2008. s. 123. ISBN 978-80-86929-44-6.

- **Cizí zdroje**

Tab. 2: Zdroje financování investic

hledisko původu zdrojů	hledisko vlastnictví	
	vlastní zdroje	cizí zdroje
interní zdroje	nerozdělený zisk odpisy	
externí zdroje	vklady vlastníků dotace, dary	investiční úvěry emitované dluhopisy provozní úvěry dodavatelské úvěry leasing směnky

Zdroj: Finanční řízení a rozhodování podniku (Dluhošová, 2008, s. 123)

Podrobněji se budu zdrojům financování z hlediska zdrojů věnovat v dalších dvou kapitolách.

1.3.1.1 Interní zdroje

Interní zdroje jsou zdroje vznikající uvnitř podniku a je jimi financován dlouhodobý hmotný a nehmotný majetek. Patří sem zisky k rozdělení, odpisy a vklady vlastníků.

Vlastní zdroje jsou děleny na interní a externí, jak ukazuje tab. 2. V případě, že jsou jediným zdrojem firmy pouze zdroje interní, jedná se o tzv. samofinancování. Výhodou je v podstatě nulová zadluženost. Firma využívá k investiční činnosti pouze vlastních interních zdrojů. Ovšem nevýhodou je, že zisk je nestabilní a v čase se měnící veličinou.

Nejdůležitějším vlastním zdrojem financování je zisk k rozdělení.

Zisk k rozdělení

„Zisk podniku, zejména ve svém relativním vyjádření v poměru k vloženému kapitálu, je jedním z nejdůležitějších měřítek úspěšnosti podnikání, jeho efektivnosti: výrazně ovlivňuje

tržní hodnotu firmy, která je v moderní finanční teorii chápána jako hlavní cíl finančního řízení podniku.“¹⁰

Zisk ukazuje, jak úspěšný daný podnik je, vyčteme z něj, jaká je tržní hodnota podniku. Zisk je vykazován v účetnictví pomocí tzv. výsledovky, která je výkazem zisků a ztrát. Velikost zisku je závislý na mnoha faktorech, ale nejvíce je ovlivňován těmito čtyřmi faktory:

- objem produkce, kterou firma nabízí,
- náklady na realizaci produkce,
- struktura realizace,
- prodejní cena produkce.

„Konečná výše zisku, použitelná na financování investic podniku, nezávisí jen na jeho celkové výši ve výkazu zisku a ztrát. Z takto vytvořeného zisku podnik uskutečňuje ještě řadu plateb, snižujících definitivní výši zisku určenou k samofinancování.“¹¹

Bývá použit na povinnou tvorbu do zákonného rezervního fondu, stejně tak na dobrovolný příděl do zákonného rezervního fondu, přiděly do sociálních fondů a přiděly do fondů ostatních, výplatu dividend, výplatu tantiém (odměna členů představenstva obchodní společnosti), výplatu podílů na zisku, úhradu ztráty z minulých let, zvýšení nerozděleného zisku z minulých let, podíly na zisku tichého společníka a další.

Druhým vlastním zdrojem financování jsou odpisy.

Odpisy

„Jsou peněžním vyjádřením postupného opotřebení hmotného a nehmotného majetku podniku za určité období. Jejich hlavní funkcí je zabezpečit přenos ceny tohoto majetku do nákladů, tím postupně snižovat jeho výši v aktivech bilance a zajistit jeho obnovu.“¹²

¹⁰ VALACH, J. a kol. *Finanční řízení podniku*. 2. vyd. Praha: Ekopress, 1999. s. 212. ISBN 80-86119-21-1.

¹¹ VALACH, J. a kol. *Finanční řízení podniku*. 2. vyd. Praha: Ekopress, 1999. s. 216. ISBN 80-86119-21-1.

¹² Tamtéž, s. 203.

Výše odpisů vstupují do provozních nákladů podniku a tím postupně snižují hodnotu majetku, který je součástí aktiv v účetní rozvaze. Provozní náklady ovlivňují ceny produkce a služeb nabízených podnikem a tedy mají vliv na výši zisku.

*„Částky odpisů získává podnik inkasem tržeb, tj. v cenách prodané produkce, a jsou součástí jeho peněžních příjmů (cash flow). Podnik sám rozhoduje, zda je využije na krytí provozních potřeb, splátky dluhů apod. nebo k financování dlouhodobého rozvoje. Z hlediska zdrojového jsou odpisy pro podnik výhodnější (cennější) oproti zisku, poněvadž nepodléhají zdanění.“*¹³

Výše odpisů se odvíjí od zvolené metody odpisování, od příslušné odpisové sazby a od celkové ceny odpisovaného hmotného a nehmotného majetku.

1.3.1.2 Cizí zdroje

*„Vedle interních finančních zdrojů využívají podniky pro financování investic celou řadu zdrojů externích. Jsou mnohem rozmanitější, než zdroje interní. Jejich rozmanitost souvisí s rozvojem a inovacemi na finančních trzích.“*¹⁴

Externí finanční zdroje umožňují podniku rychleji reagovat na technologické změny, anebo rychleji získat potřebný kapitál při zakládání či rozšíření podniku. Je velice důležité si uvědomit, že externí finanční zdroje zvyšují náklady firmy, jelikož podnik musí platit za tyto zdroje úroky. Proto je třeba, před využitím těchto zdrojů, zhodnotit aktuální situaci podniku a zvážit jaký vliv bude mít využití těchto zdrojů na podnik komplexně.

*„K tomu slouží úvahy o vlivu zvýšení kapitálu pomocí externích zdrojů na čistý zisk, rentabilitu celkového a vlastního kapitálu jakož i úvahy o vývoji likvidity podniku.“*¹⁵

Mezi externí zdroje řadíme:

- akcie,
- dluhopisy,

¹³ Tamtéž, s. 204.

¹⁴ VALACH, J. a kol. *Finanční řízení podniku*. 2. vyd. Praha: Ekopress, 1999. s. 220. ISBN 80-86119-21-1.

¹⁵ Tamtéž, s. 220.

- dlouhodobé úvěry,
- faktoring,
- forfaiting,
- leasing,
- dotace (ze státního rozpočtu),
- závazky vůči státní správě, zaměstnancům,
- atd..

Nyní se budu věnovat jednotlivým externím zdrojům podrobněji.

1. Akcie

Je cenný papír, který přináší majiteli právo vlastnického podílu na základním kapitálu akciové společnosti.

Vlastník akcie má právo na:

- výplatu dividend, které jsou majiteli akcie vypláceny ze zisku;
- majetkové účasti v případě likvidaci podniku;
- hlasování v případě rozhodování o strategických otázkách v podniku (např. rozdělení zisku), ale nemá právo přímo rozhodovat o řízení společnosti a jednat jménem společnosti.

Majitel akcie ručí za hospodářské výsledky společnosti pouze do výše svého vkladu.

*„Existuje celá řada různých druhů akcií (např. podle převoditelnosti akcie na jméno či na majitele, podle určení ceny akcie na pevnou peněžní částku nebo na akcie kvótní/podílové/aj.). Z hlediska financování je významné členění akcií dle rozsahu práv akcionářů na kmenové a prioritní akcie.“*¹⁶

Druhy akcií:

- Kmenové akcie - zajišťují vlastníkovu právo na plnou dividendu a možnost účastnit se hlasování na valné hromadě, nemají pevné datum splatnosti a jsou snadněji prodejně.

¹⁶ VALACH, J. a kol. *Finanční řízení podniku*. 2. vyd. Praha: Ekopress, 1999. s. 221. ISBN 80-86119-21-1.

- Prioritní akcie - vlastník akcie, tedy akcionář, má přednostní právo (tedy přednost před kmenovými akciemi) na dividendu bez ohledu na výši zisku a likvidačním zůstatku, ale nezajišťuje majiteli hlasovací právo na valné hromadě, souhrn jmenovitých hodnot nesmí v ČR překročit 50 % základního kapitálu společnosti.

Druhým významným externím zdrojem jsou obligace (dluhopisy).

2. Obligace (dluhopisy)

Je dlouhodobý cenný papír, vyjadřuje vztah mezi dlužníkem, to je emitentem dluhopisu a majitelem, jímž je věřitel.

Vyznačuje se těmito hlavními rysy:

- úrok je předem stanoven,
- splatnost je dána,
- majitel dluhopisu se nemůže podílet na rozhodování podniku.

V ekonomice je známa spousta různých druhů dluhopisů, např.:

- podle emitenta - kdo dluhopis vystavil, zda stát, podnik, banka a další,
- podle úroku - zda se jedná o dluhopis s pevně stanoveným úrokem nebo proměnlivým,
- podle způsobu emise - veřejná či soukromá emise,
- aj..

Emise dluhopisů je upravena zákonem o dluhopisech č. 530/1990 Sb. ve znění zákona č. 84/1995 Sb.

Podnik může vydávat dluhopisy pouze tehdy, je-li tržně stabilním, neměl by být ve větší míře zadlužen. „*Při získávání externích zdrojů podniku prostřednictvím obligací hraje významnou úlohu problém záruky a celkové spolehlivosti emitenta.*“¹⁷

A proto se rozeznávají obligace:

¹⁷ VALACH, J. a kol. *Finanční řízení podniku*. 2. vyd. Praha: Ekopress, 1999. s. 225. ISBN 80-86119-21-1.

- zaručené konkrétním druhem majetku emitenta, nebo zaručené jiným právním subjektem jako je např. banka, dokonce mohou být zaručeny i státem a tento typ obligace je považován za nejspolehlivější,
- nezaručené, v tomto případě je jedinou zárukou finanční situace emitenta.

Další formy získání externích zdrojů jsou

3. Dlouhodobé dluhy

- Termínové půjčky - finanční instituce, která tyto půjčky poskytuje, zajišťuje smlouvu o úvěru mezi společností a věřitelem, k zajištění dluhu slouží majetek společnosti nebo záruka jiné PO.
- Hypotéční zástavní list - jedná se o typ dluhopisu, který je zajištěn zástavním právem k nemovitosti, v pozici věřitele je banka, která nemovitost zajistí zápisem do pozemkové knihy, vydá zástavní listy, které jsou obchodovatelné, majitelé listu jsou věřiteli banky, tedy banka je ve vztahu k nim dlužníkem.
- Dodavatelské úvěry - v tomto případě si podnik nabízející finančně náročné zboží či služby (např. dodávky strojů) zajišťuje konkurenční výhodu na trhu tím, že svým zákazníkům nabízí koupi formou splátek.

Pokud by tuzemská firma chtěla nakupovat od zahraniční společnosti, může využít k financování investice ze zahraničí střednědobého úvěru zvaného forfaiting.

4. Forfaiting

Zahraniční podnik prodává své zboží či služby dovážející společnosti na úvěr, v případě, že vývozce požaduje finanční prostředky před lhůtou splatnosti, najme si tzv. forfaitingovou organizaci, která zahraniční pohledávku odkoupí (za určitou provizi) a stane se věřitelem dovozce a přebírá veškerá rizika spojená s platební insolventností kupujícího.

Obdobou forfaitingu je faktoring.

5. Faktoring

Jedná se o financování krátkodobých úvěrů, které vznikají mezi dodavatelem a kupujícím. Obdobně jako u forfaitingu, dodavatel může své pohledávky postoupit faktoringové společnosti, která si účtuje faktoringovou provizi (0,8 – 3 % z pohledávky) a stává se

novým věřitelem, buď se jedná o faktoring bez možnosti zpětné regrese (riziko, že kupující nezaplatí, přechází na faktora) nebo se zpětnou regresí (kde riziko zůstává na dodavateli).

Dalším dlouhodobým důležitým externím zdrojem financování je leasing.

6. Leasing

Jedná se o pořízení fixního majetku formou pronájmu od speciální společnosti za určitou úplatu. „*Při leasingu pronajímatel na základě smlouvy umožňuje obvykle nájemci nejen užívání předmětu, ale často i poskytnutí servisních služeb, spojených s nájmem (např. údržbu, opravy) nebo přenechání předmětu po určité době bezplatně do jeho vlastnictví.*

*Po celou dobu pronájmu je fixní majetek ve vlastnictví pronajímatele, který jej také odepisuje. Není tedy součástí majetku nájemce.“*¹⁸

Druhy leasingu:

- Provozní leasing – krátkodobý úvěr, pronajímateli umožňuje i údržbu, použití tohoto leasingu je u speciálních strojů, cena nájemného nemusí pokrýt kupní cenu stroje a smlouva se dá vypovědět před uplynutím nájemní doby.
- Finanční leasing – dlouhodobý úvěr, pronajímateli neumožňuje údržbu, cena nájemného musí pokrýt kupní cenu a smlouva není vypověditelná před dobou uplynutí, nájemce se zavazuje po dobu nájmu splácet pravidelně platby, předmět leasingu je po dobu splátek majetkem leasingové společnosti a až ve chvíli, kdy je leasing ukončen, přechází majetek do vlastnictví zákazníka.
- Operativní leasing – tento leasing je charakteristický tím, že majetek zůstává ve vlastnictví leasingové společnosti i po skončení smlouvy, v ČR je používán především ke koupi vozidel a to především živnostníky nebo společnostmi.

V předchozích kapitolách jsem se věnovala zdroji financování investic. V následujících dvou kapitolách se ve stručnosti zaměřím na příjmy a výdaje soukromého sektoru.

¹⁸ VALACH, J. a kol. *Finanční řízení podniku*. 2. vyd. Praha: Ekopress, 1999. s. 228. ISBN 80-86119-21-1.

1.3.2 Příjmy

Mezi hlavní příjmy soukromého sektoru patří tržby. Tržby mohou být z:

- prodeje vyrobených výrobků,
- poskytnutých služeb,
- prodeje zboží,
- prodeje zásob materiálu,
- z prodaných patentů, licencí,
- atd.

Za další příjmy jsou také považovány inkaso pohledávek, půjčky, úvěry, vklady majitelů v hotovosti.

Díky výnosům podniku, které jsou tvořeny, jak bylo již zmíněno, především tržbami, může podnik hradit náklady, daně, vyplácet dividendy a samozřejmě může rozšiřovat výrobu, inovovat, investovat atd.

Vedle příjmů, má podnik i výdaje.

1.3.3 Výdaje

Výdaje představují peněžní úbytek podniku. Je třeba odlišit pojem výdaj a náklad. Jelikož náklady nemusí vždy představovat finanční úbytek. Např. nákup stroje je peněžním výdajem, ve chvíli, kdy podnik začne stroje odepisovat, odpisy stroje se stávají nákladem. Náklady jsou neodmyslitelnou součástí každého podniku, celého soukromého sektoru, je jen třeba chovat se tak, aby náklady podniku nepřevyšovaly výnosy a podnik mohl dosahovat kladných zisků a měl dostatečné množství finančních příjmů ke své další podnikatelské činnosti a hlavně investicím.

Nejčastějšími peněžními výdaji jsou úhrada dodavatelských faktur, výplata mezd zaměstnancům, odvody daní, splátky úvěrů, splátky půjček, výplata dividend, nákup strojů aj.

1.4 Spolupráce veřejného a soukromého sektoru

Veřejný sektor není schopen zajistit veškeré jím garantované statky a služby ve vlastní režii, proto je již zaběhnutou praxí, že stát a ostatní veřejnoprávní instituce zajišťují tyto služby pomocí zadání zakázek soukromému sektoru. Z tohoto důvodu je možné sledovat úzké propojení vládního a firemního sektoru, které je popsáno v následující kapitole.

1.4.1 Propojenost jednotlivých sektorů

Propojení jednotlivých sektorů, výrobních faktorů a toků zboží, služeb a peněz je zachyceno na obr. 5, který ukazuje zjednodušující model makroekonomického koloběhu.

Existují čtyři základní typy makroekonomických subjektů – domácnosti, firmy, vláda, zahraničí.

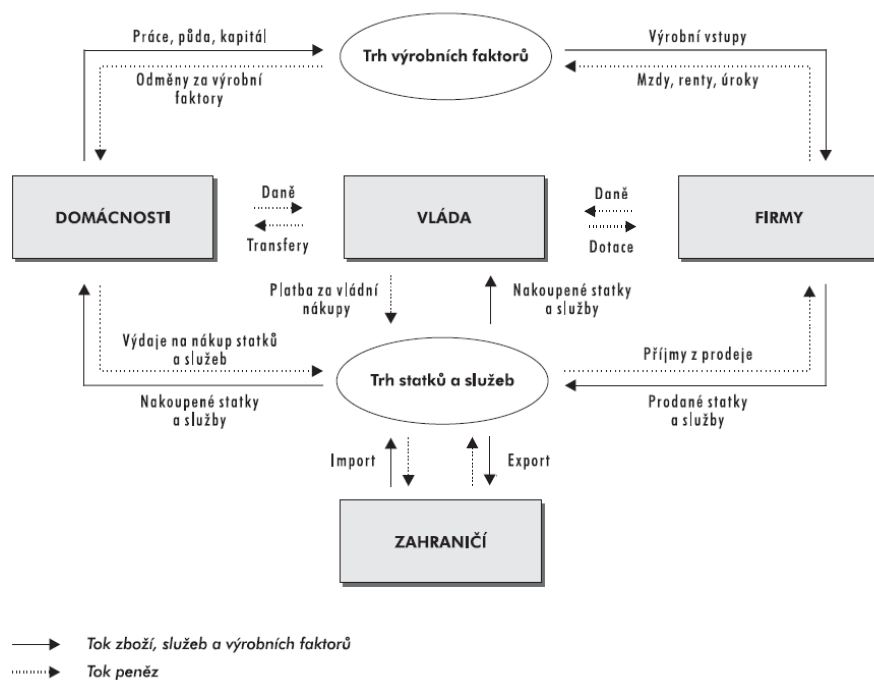
Mezi nimi probíhají reálné toky (toky zboží a služeb, výrobních faktorů) a peněžní toky (toky důchodů a plateb).

Ve vrchní části obr. 5 je trh výrobních faktorů. Na tento trh přicházejí se svou nabídkou práce, půdy a kapitálu domácnosti. Stranu poptávky na tomto trhu vytvářejí firmy, které tyto výrobní faktory pronajímají a pomocí nich vyrábějí svou produkci. Domácnosti dostávají od firem, za poskytnutí svých výrobních faktorů, odměny, tj. důchody, renty, úroky. Důchodem se rozumí mzda za výrobní faktor práce, renta je odměna za výrobní faktor půda a úrok za výrobní faktor kapitál.

Spodní část obr. 5 ukazuje trh statků a služeb. Firmy pomocí pronajatých výrobních faktorů vytvoří určitou produkci a tvoří stranu nabízející. Domácnosti obdrží za své výrobní faktory důchody, tvoří na trhu statků a služeb stranu poptávající. Zahraniční subjekt na trhu statků a služeb vytváří jak stranu poptávající – export, tak i stranu nabízející – import. Posledním subjektem je vláda, která je na trhu statků a služeb v pozici poptávajícího.

V prostřední části obrázku makroekonomického koloběhu je zachyceno, kde vláda bere prostředky určené k nákupu statků a služeb. Příjmovou část získává z daní od domácností a

firem. Určitou část těchto příjmů vláda použije na nákup statků a služeb a zbytek použije na výplatu transferů – domácnostem nebo dotací – firmám.¹⁹



Zdroj: Makroekonomie (Pavelka, 2006, s. 9.)

Obr. 5: Makroekonomický koloběh

1.4.2 Selhání veřejného sektoru

Stejně jako v případě selhání trhu, kdy dochází například k nedostatečné konkurenci či různým externalitám, se snaží stát tato selhání odstranit či kompenzovat, v případě selhání státu např. z důvodů zdlouhavé realizace opatření, či nedostatečného množství poskytovaného statku či služby, může být stát nahrazován soukromým sektorem (bezpečnostní služba, veřejná doprava apod.).

¹⁹ PAVELKA, T. *Makroekonomie*. 1. vyd. Praha: VSEM, 2006. s. 9. ISBN 80-86730-02-6.

Ve chvíli kdy stát není schopen realizovat statky a služby sám, ale chce mít nad danými projekty dohled, nabízí se zde řešení v podobě partnerství veřejného a soukromého sektoru.

1.4.3 Partnerství veřejného a soukromého sektoru

Termín Public Private Partnership - PPP se překládá jako partnerství veřejného a soukromého sektoru, jehož cílem je zabezpečit veřejnou infrastrukturu nebo službu. Jak je uvedeno v Zelené knize vydané Evropskou komisí v roce 2004, pojem partnerství veřejného a soukromého sektoru není na úrovni Společenství právně definován. Tímto pojmem se obecně označují formy spolupráce mezi orgány veřejné správy a podnikatelským sektorem za účelem zajištění financování, výstavby, obnovení, správy či údržby veřejné infrastruktury nebo poskytování veřejné služby.

Hlavními předpoklady využití metody PPP je vhodnost daného projektu (výše investice, délka trvání projektu atd.) a dosažení přínosu pro veřejný sektor, který přináší využití zkušeností soukromého sektoru a rozdělení rizik. Před případnou realizací se pak provádí hodnocení ekonomické výhodnosti, kdy musí být dosaženo tzv. **hodnoty za peníze**. Ta vychází z porovnání předpokládaných nákladů realizace v režii veřejného sektoru a nákladů, které bude muset veřejný sektor hradit soukromému sektoru po dobu trvání projektu. V případě **záporné hodnoty za peníze**, tedy když náklady na spolupráci se soukromým sektorem jsou vyšší než samotná realizace klasickou metodou v režii veřejného sektoru, **nebude se projekt metodou PPP realizovat**.

V případě realizace metody PPP je zakládána speciální společnost vytvořenou pouze pro účely projektu (tzv. SPV). Forma spolupráce vychází ze smluvního vztahu, který se liší podle druhu PPP projektu. Jednotlivé druhy budou popsány v následujících kapitolách.

Jedním z přínosů úspěšně realizovaného projektu PPP je urychlení realizace stěžejních projektů infrastruktury s vyšší kvalitou poskytovaných služeb, což má pozitivní dopad na ekonomiku regionů i celé ČR.

Základní podmínky, které by měl splňovat PPP projekt:

- Spolupráce probíhá na základě smluvního vztahu, kde jsou rozděleny odpovědnosti, náklady a rizika mezi oběma sektory.

- Projekt má charakter jak veřejný, tak komerční.
- Pro obě smluvní strany bude projekt výhodný, tedy bude dosažena hodnota za peníze.

1.4.3.1 Historie

Původní záměr využívání modelu PPP vycházel z obavy rychle rostoucího veřejného dluhu a spolupráce se soukromým sektorem byla spíše brána jako jednorázová akce. Sice není možné určit přesné datum, které můžeme považovat za vznik současného konceptu PPP, ale v Evropě je možné poukázat na rok 1992, kdy se Velká Británie stala vzorem pro ostatní země. Sice nejprve koncept využívala jako brzdu rostoucího veřejného dluhu, ale již v roce 1997 se vláda Velké Británie začala zaměřovat na dosažení tzv. hodnoty za peníze pomocí přesunu rizik mezi oběma sektory. Do současnosti bylo ve Velké Británii realizováno přes 600 PPP projektů, které zajišťují poskytování veřejných služeb.

Tato forma spolupráce se současně rozvíjela v zemích jako USA, Kanada, Japonsko či Austrálie a vzor ze zkušeností Velké Británie, kde obecné role státu jako provozovatele se mění na organizátora a kontrolora, například převzaly Irsko, Francie, Španělsko, Portugalsko, Slovensko či Nizozemí.

V ČR se základem pro využití metody PPP jako nástroje zajišťování veřejných potřeb stalo usnesení Vlády ČR č. 7 ze dne 7. 1. 2004. Schválení politiky v oblasti PPP následně iniciovalo usnesení Vlády č. 791 ze dne 25. 8. 2004. Na základě tohoto usnesení byly vytipovány pilotní projekty z různých oblastí veřejného sektoru, mezi které patří AirCon, dálnice a rychlostní silnice D3/R3, ÚVN Praha, Justiční areál Ústí nad Labem, Krajská nemocnice Pardubice, Ponava Brno a věznice s ostrahou.

Posledním zásadním dokumentem je usnesení Vlády ČR č. 536 ze dne 23. 5. 2007, který doporučil podporovat princip PPP a uložil ministrům průběžně posuzovat použití PPP jako jednu z alternativ zajišťování veřejných služeb. V současné době se s realizací PPP projektů setkáváme pouze na úrovni municipální, naopak na státní úrovni vyvolává zmínka o realizaci projektu metodou PPP nepodloženou averzi nebo přehnaná očekávání v důsledku nedostatečné informovanosti.

1.4.3.2 Charakteristické rysy

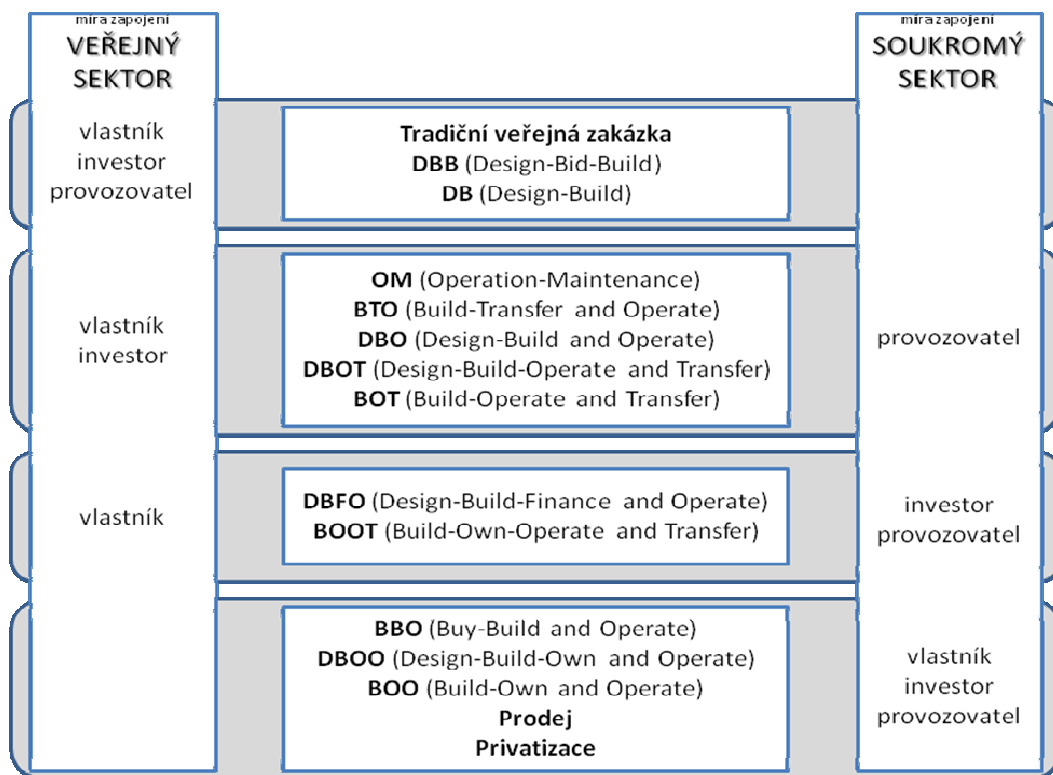
Pojem PPP nemá sice přesnou definici a je možné sledovat více typů spolupráce veřejného a soukromého sektoru, přesto je možné nalézt společné charakteristiky, které projekty PPP odlišují od ostatních způsobů kooperace.

Hlavní charakteristické vlastnosti metody PPP jsou:

- Dlouhodobost spolupráce – kontrakty bývají uzavírány na dobu 20 a více let.
- Rozdělení rizik – riziko přebírá ta strana, která ho dokáže lépe řídit či mu čelit.
- Větší zapojení soukromého sektoru do projektu – předmětem projektu je většinou komplexní dodávka infrastruktury, tedy zajištění návrhu, financování, výstavby až po údržbu soukromým sektorem. Veřejný sektor vystupuje jako manažer, tedy definuje cíl a účel projektu a je v roli dohlázele.
- Odpovědnost za projekt po dobu trvání – pod hrozbou penalizace odpovědnost za plnění podmínek projektu přebírá soukromý sektor.
- Ekonomická výhodnost – projekt musí být výhodný jak pro veřejný, tak pro soukromý sektor.

1.4.3.3 Typy

Typů spolupráce veřejného a soukromého sektoru bylo vytvořeno velké množství, každý z nich je přizpůsoben konkrétním potřebám a pro specifickou oblast veřejného zájmu. Hlavní odlišností je míra zapojení soukromého sektoru, podle které se následně rozdělují jednotlivá rizika. V obrázku č. 6 nejsou vypsány všechny existující alternativy, jsou zde uvedeny pouze významné typy. Ty jsou následně rozděleny podle převodu kompetencí mezi veřejným a soukromým sektorem od běžně využívaného modelu veřejného sektoru (veřejné zakázky) až po privatizaci.



Zdroj: vlastní zpracování

Obr. 6: Typy PPP

V praxi je výběr vhodného modelu ovlivněn velikostí projektu a investičních nákladů, zvoleným způsobem plateb a financování, rozdělením rizik, dosažením stanovených cílů a nejlepší možné synergie a mírou zapojení jednotlivých subjektů.

1.4.3.4 Sektorové rozdělení

Největší uplatnění ve světě metoda PPP nalézají u velkých infrastrukturních projektů zejména v oblasti dopravy či např. při výstavbě, rekonstrukci nebo provozování sociálních zařízení, nemocnic a škol.

Oblasti využití metody PPP jsou:

- Doprava - silnice, dálnice, mosty, parkoviště, letiště, autobusové, železniční a jiné dopravní stanice, zastávky, světelná značení.
- Administrativa a správa - budovy úřadů veřejné správy (městský úřad, daňový úřad).

- Školství - budovy škol (jesle, mateřské, základní, střední a vysoké školy), ubytování pro studenty a žáky, podporná infrastruktura škol.
- Sociální služby - zařízení sociálních služeb (domovy důchodců, sociální a chráněné bydlení, dětské domovy).
- Zdravotnictví - zdravotnická zařízení (nemocnice, sanatoria, léčebny pro dlouhodobě nemocné, laboratoře), medicínské i nemedicínské části (pracovny, jídelny, tepelné hospodářství), rychlá zdravotní služba.
- Spravedlnost, vnějšek - budovy a areály (věznice, justiční areály, policejní stanice, hasičské stanice).
- Životní prostředí - vodohospodářství (výroba a distribuce pitné vody, čističky odpadních vod, kanalizace), odpadové hospodářství (zpracování a likvidace odpadu), tepelné hospodářství (výroba a dodávka tepla), energetika (projekty větrných elektráren, bioplynové stanice).
- Obrana - budovy a vojenské areály (obnova vojenských areálů, kasáren), trenažéry, cvičiště, technika a telekomunikační služby.
- Městská výstavba a regionální rozvoj - využití Brownfieldů, vědecko-technologické parky, sociální bydlení, kongresová centra.
- Technické služby - veřejné osvětlení, oprava a údržba komunikací, odvoz a likvidace odpadu, údržba veřejné zeleně.
- Sport - multifunkční sportovní areály, sportovní haly, plavecké bazény, dětská hřiště, cyklotrasy.
- Kultura - kulturní zařízení, knihovny, muzea.
- Informační technologie - informační projekty (eGovernment) - školství (systém výuky), obrana (bezpečný přenos dat), vyhotovení dokladů (pasy, řidičské průkazy) a pod.²⁰

²⁰ Využití metody PPP [online]. [cit. 15. 3. 2011]. Dostupné z WWW: <<http://www.asociaciapp.sk/>>.

2 Způsoby pořízení dopravní infrastruktury

V současnosti je viditelný trend vyšší mobility společnosti, převážně díky omezenosti pracovních příležitostí a požadavkům na včasné dodání služeb a zboží. Je tedy vyvolán tlak na zvyšování kapacit dopravních spojů, což zvyšuje význam dopravy a nároky na dopravní spojení jako jeden z klíčových odvětví ekonomiky ČR.

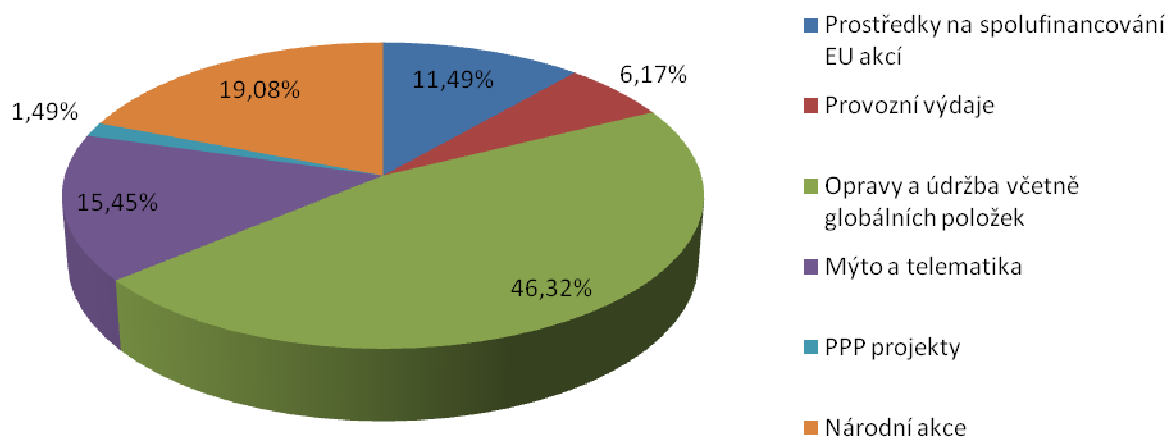
Tento trend vytváří tlak na veřejný sektor v oblasti poskytování veřejných služeb v dopravě a zajištění kvalitní dopravní infrastruktury odpovídající rostoucím požadavkům na přepravní kapacity.

2.1 Dopravní infrastruktura v ČR

Současná dálniční síť je typická svým paprskovitým uspořádáním, tedy napojením sídelních center na hlavní město. Z tohoto pohledu je evidentní chybějící propojení jednotlivých krajských měst a napojení krajů na sousední státy a jejich dálniční síť.

Zároveň je možné sledovat dlouhodobé podfinancování dopravní infrastruktury, což způsobuje zvýšené náklady na opravy a tím se nedostává finančních prostředků na čisté investice.

Na obr. 7 si ukážeme výdaje Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI) pro Ředitelství silnic a dálnic (ŘSD). Nejvyšší položku tvoří, v objemu 46,32 %, výdaje na opravy a údržby infrastruktury a nejmenší výdaje 1,49 % jsou vynaloženy na projekty PPP.



Zdroj: SFDI

Obr. 7: Výdaje SFDI

Dalším typickým znakem je nekonceptnost výstavby. Do roku 2005 byl v platnosti Generální plán rozvoje dopravní infrastruktury (GEPARDI), po skončení platnosti tohoto dokumentu se následně vycházelo z dokumentů:

- Bílá kniha Evropské Unie (EU): Evropská dopravní politika do roku 2010 – čas Rozhodnout.
- Rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č.884/2004 ES o hlavních směrech Společenství pro rozvoj trans-evropské dopravní sítě (TEN-T).
- Dopravní politika ČR pro léta 2005 – 2013.
- Strategie udržitelného rozvoje ČR.
- Strategie hospodářského růstu ČR.
- Národní rozvojový plán.
- Politika územního rozvoje.²¹
- Apod.

²¹ Strategie dopravy jako nevyhnutelná součást rozvoje České republiky do roku 2025 („Superstrategie – green paper“) [online]. [cit. 15. 3. 2011]. Dostupné z WWW: <<http://www.mdcz.cz/cs/Strategie/>>.

V současné době je zpracován dokument - Strategie dopravy jako nevyhnutelná součást rozvoje ČR do roku 2025 („Superstrategie – green paper“), který bude dopracován do podoby „Superstrategie – white paper“, který má být předložen vládě ČR do 31. 5. 2011. „*Další plán rozvoje bude dále rozpracováván za využití dalších nutných analýz a hodnocení, na základě Dopravních sektorových strategií, 1. fáze a ve výhledu bude představován dokumentem Dopravní sektorové strategie, 2. fáze (Střednědobý plán rozvoje dopravní infrastruktury s dlouhodobým výhledem), který je nezbytný pro obhajobu spolufinancování dopravních staveb z evropského operačního programu pro období (2014 - 2020).*“²²

Schválení jednotného závazného dokumentu je důležitým krokem ke sjednocení priorit a plánu výstavby dopravní infrastruktury. Následně je pak možné stanovit plán finančních toků potřebných pro realizaci jednotlivých projektů včetně výstavby metodou PPP.

2.2 Způsoby financování dopravní infrastruktury

Financování dopravní infrastruktury probíhá podle vlastnické struktury, tedy financování výstavby, správy a údržby dálnic, rychlostních silnic a silnic I. třídy zajišťuje stát. Silnice II. a III. třídy jsou ve vlastnictví krajů a silnice procházející obcemi jsou financovány z obecních rozpočtů. V diplomové práci se budu zabývat na příkladu dálnice D3 financováním dopravní infrastruktury ve vlastnictví státu.

Zajištění financování dopravní infrastruktury ve vlastnictví státu je možné realizovat prostřednictvím **SR**. Tento způsob financování může probíhat buď z běžných zdrojů, nebo účelových fondů jako je SFDI, který prostředky přerozděluje ve prospěch financování výstavby, modernizace a oprav silnic a dálnic, dopravně významných vodních cest a celostátních a regionálních drah.

Další možností financování ze SR je formou státních dluhopisů. Již několik let v ČR můžeme využívat také prostředky ze **zdrojů EU**. Významným zdrojem financování

²² Strategie dopravy jako nevyhnutelná součást rozvoje České republiky do roku 2025 („Superstrategie – green paper“) [online]. [cit. 15. 3. 2011]. Dostupné z WWW: <<http://www.mdcz.cz/cs/Strategie/>>.

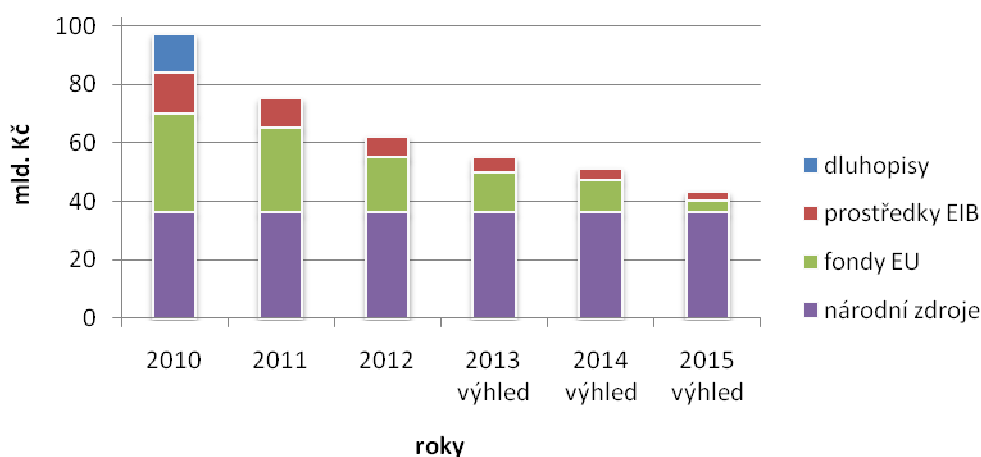
dopravní infrastruktury je Operační program Doprava, kde jsou finanční prostředky alokovány z Fondu soudržnosti a Evropského fondu pro regionální rozvoj. Spolufinancování je poskytováno v prioritních osách Výstavba a modernizace dálniční a silniční sítě TEN-T a Modernizace silnic I. třídy mimo TEN-T.

Dalším možným způsobem je pak financování pomocí **půjčky od Evropské investiční banky (EIB)**. Výhodou je zde velmi nízká úroková sazba, nevýhodou pak vysoká míra spolufinancování.

Možností, jak zabezpečit stabilitu a zajištění potřebných zdrojů ve financování dopravních projektů je pak využití **soukromých zdrojů**. Tyto finanční prostředky umožní uhradit nejen vysoké počáteční investiční náklady, ale také náklady vyplývající z celého životního cyklu projektu.

Kromě výše zmíněných zdrojů je možné využít **kapitálové trhy, směnky či příjmy z výběru poplatků a prodejem majetku**.

Obr. č. 8 nám ukazuje podíl jednotlivých zdrojů pro rok 2010 – 2015. Z obrázku je zřejmé, že bude muset dojít k navýšení národních zdrojů, jinak by došlo k zastavení investičních výstaveb z důvodu postupného snižování ostatních zdrojů.



Zdroj: http://www.mdcz.cz/cs/Media/Tiskove_zpravy/TZ_17_09_2009.htm

Obr. 8: Disponibilní zdroje pro dopravní infrastrukturu v ČR do roku 2015

2.2.1 Tradiční veřejná zakázka

Poskytování veřejných služeb pomocí tradiční veřejné zakázky znamená, že ŘSD v souladu se Zákonem o veřejných zakázkách objednává požadované služby od dodavatelů.

Jedná se především o:

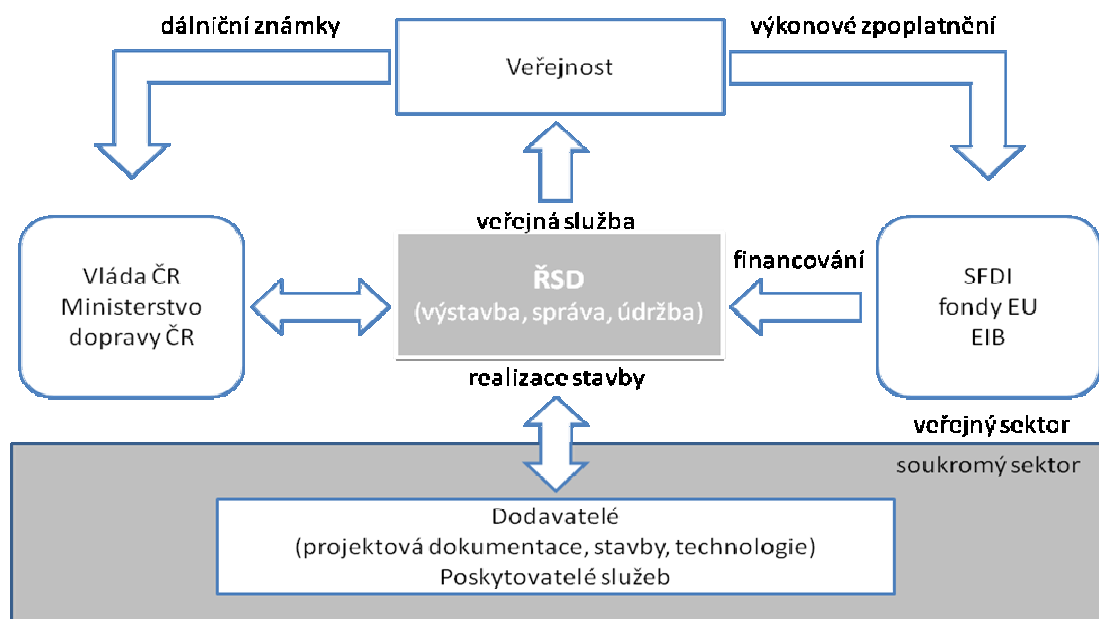
- zajištění projektové dokumentace,
- výstavbu,
- dodávku technologií.

Samotné ŘSD **zastává funkci investora, koordinátora, provozovatele a správce.**

Finanční prostředky získává ŘSD ze SFDI. SFDI získává finanční zdroje z:

- silniční daň,
- spotřební daň z uhlovodíkových paliv a maziv,
- poplatky za použití vybraných druhů dálnic,
- mýtné,
- úvěr z EIB
- obligace.

Proces, který jsem popsala, je graficky znázorněn na obr. č. 9.



Zdroj: vlastní zpracování

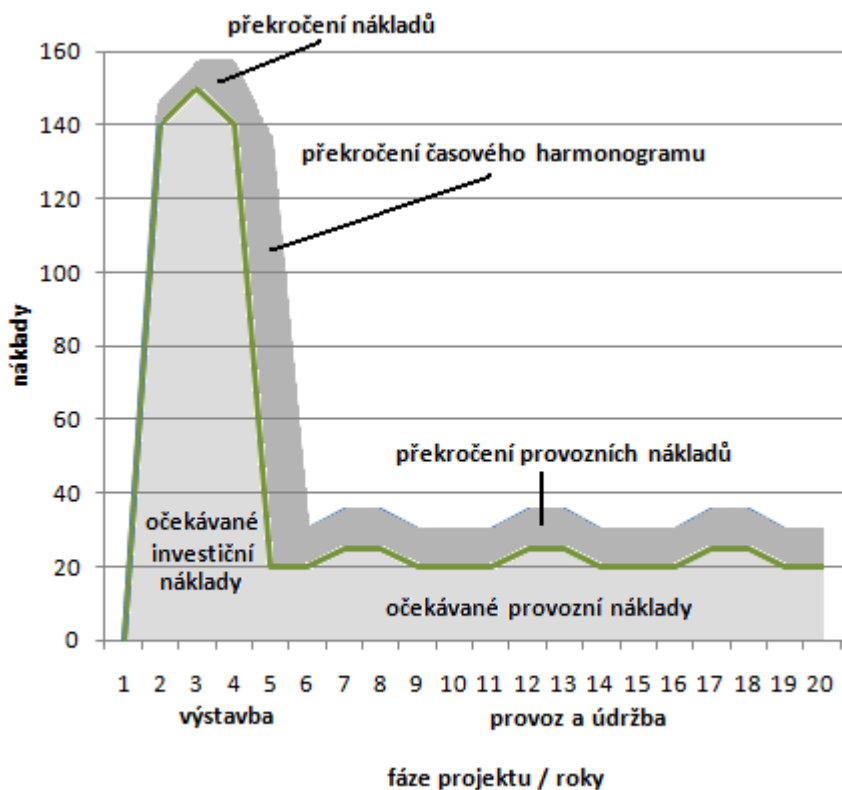
Obr. 9: Model tradiční veřejné zakázky

Nevýhody tradiční veřejné zakázky:

- Jednotlivé činnosti jsou rozděleny do samostatných výběrových řízení, nedochází k součinnosti dodávky.
- Nejsou stanoveny cíle ani parametry rentability či výkonu.

2.2.1.1 Zajištění pomocí veřejné zakázky

Jak můžeme vidět z obr. č. 10, zajištění projektů pomocí tradiční veřejné zakázky vyžaduje velmi **vysoké finanční zdroje**, které musí mít zadavatel k dispozici a které musí vynaložit ve velmi krátkém časovém období **na počátku projektu**. Dalším specifickým je **časté překročení nákladů** oproti plánovanému stavu a to jak v počáteční investiční fázi, tak i ve fázi provozní, neboť úředníci nedokážou správně definovat náklady na výstavbu. Dalším častým jevem je **časové zpoždění realizace**, k němuž dochází u veřejných zakázek a to jak v ČR, tak i ve světě.



Zdroj: vlastní zpracování

Obr. 10: Průběh finančních toků u veřejné zakázky

2.2.2 Spolupráce se soukromým sektorem

Soukromý sektor se zapojuje do celého životního cyklu projektu. Veřejný sektor při spolupráci se soukromým sektorem definuje celkový požadovaný výsledek a užitek, kterého by mělo být dosaženo v určitém předem stanoveném termínu a samozřejmě za předem stanovených cen. Možností spolupráce veřejného a soukromého sektoru v rámci PPP je celá řada. Pro veřejný sektor se jako nejvýhodnější jeví metoda DBFO (navrhni, postav, financuj a provozuj), což znamená, že soukromý sektor dopracuje projektovou dokumentaci, financuje stavbu, provede výstavbu, provozuje ji a má na starosti i údržbu. Koncesionář sám zajistí financování celého projektu prostřednictvím:

- Projektové společnosti (SPV – Special Purpose Vehicle, právnická osoba vytvořená za účelem zajištění projektu, ve většině případů se jedná o akciovou společnost) – financování za pomoci cizího kapitálu (např. úvěry od EIB a komerčních bank).
- Vlastního kapitálu (např. podřízený úvěr, akcie).

Koncesionář uzavře se zadavatelem projektu koncesní smlouvu, která je důležitá pro rozdělení činností, zodpovědností a rizik, stanovení peněžních toků, pro nastavení financování a pokrytí nákladů.

Veřejný sektor v případě spolupráce se soukromým sektorem neposkytuje veřejnou službu sám, ale prostřednictvím koncesionáře, který za svou práci očekává zisk a úhradu nákladů. Řídícím článkem je SPV, která za výkon a kvalitu služeb veřejnému sektoru zodpovídá. Veřejný sektor dostupnost a kvalitu služeb stále monitoruje. Na základě zakladatelské smlouvy konsorcia zakladatelů vzniká SPV a stane se jejich investicí.

Koncesní smlouva zajistí vztah:

- mezi SPV a veřejným sektorem,
- SPV a financujícími bankami (úvěrová smlouva),
- SPV a subdodavateli (dodavatelské smlouvy).

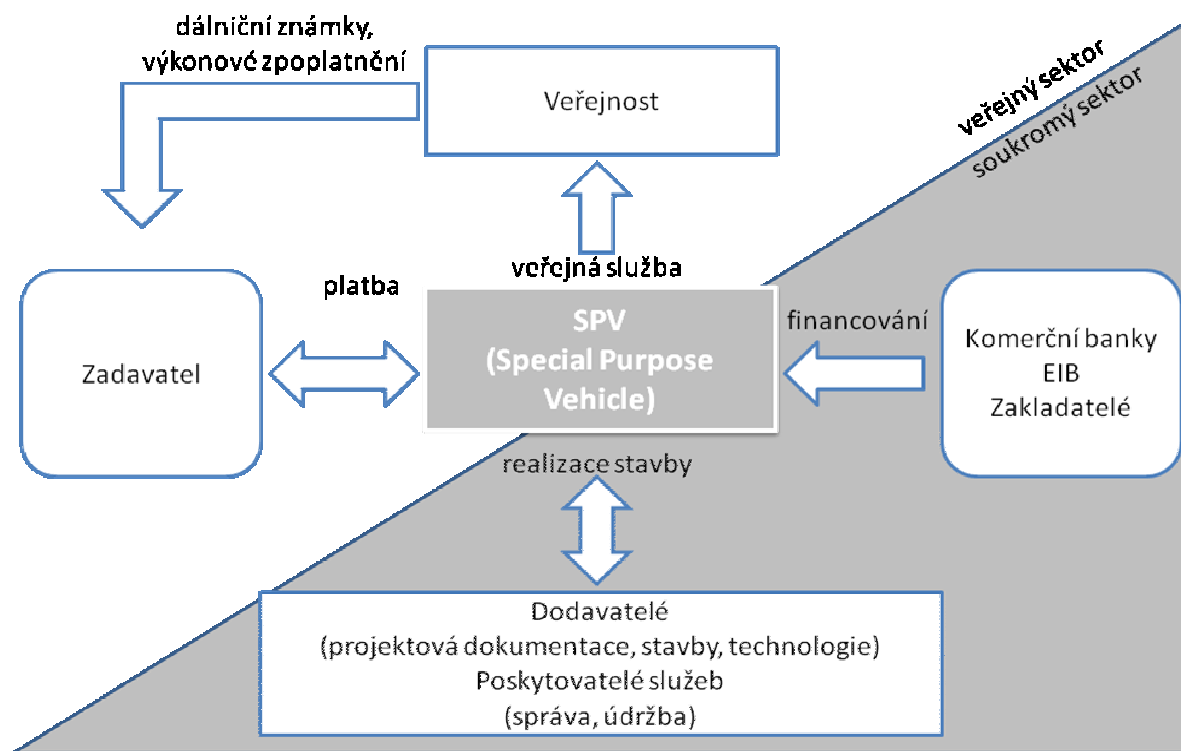
Obvyklé je financování kombinací cizích a vlastních zdrojů. Cizí zdroje získává SPV nejčastěji od komerčních bank nebo EIB. Vlastní kapitál se dá získat v případě akciové společnosti vydáním akcií nebo pomocí podřízeného dluhu. Investory bývají stavební nebo finanční investoři.

SPV řeší:

- dodávku projektové dokumentace,
- výstavbu,
- dodávku technologií,
- služby (správa a údržba),

za pomoci generálního dodavatele nebo subdodavatele.

SPV poté poskytuje veřejnou službu přímo. Veřejnost tyto služby hradí státu formou dálničních známek nebo výkonového zpoplatnění. Koloběh je vidět na obr. č. 11.



Zdroj: vlastní zdroj

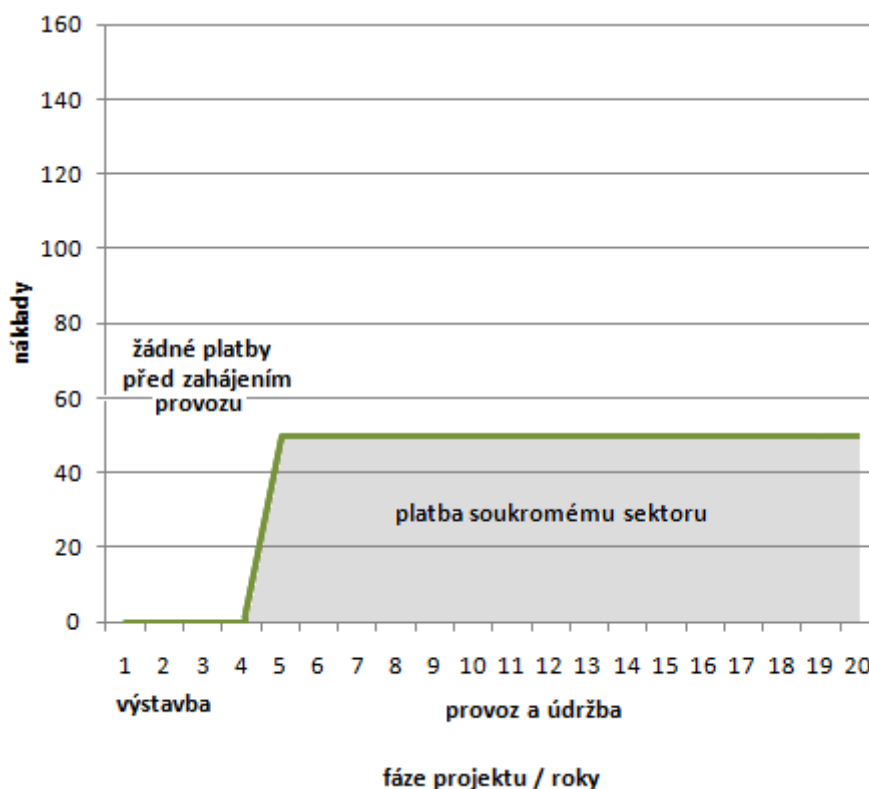
Obr. 11: Model spolupráce veřejného a soukromého sektoru

2.2.2.1 Průběh financování

Jak je vidět z obr. č. 12, při realizování projektu metodou PPP začíná zadavatel dodavateli služeb platit, až od zahájení provozu. Tyto platby jsou pak pravidelné a trvají v průběhu celého životního cyklu.

Pro výběr soukromého partnera je rozhodujícím kritériem výše výdajů vyplývajících z celého životního cyklu projektu tzn. nejen na jeho výstavbu, ale také na jeho provoz a rekonstrukce.

Na základě přesně definovaných pravidel je umožněno veřejnému sektoru efektivní plánování rozpočtů a jejich čerpání pouze za služby dodané v odpovídající kvalitě a rozsahu.



Zdroj: vlastní zpracování

Obr. 12: Průběh finančních toků u metody PPP

Počáteční náklady PPP projektu jsou hrazeny soukromým partnerem. Zadavatel, veřejný sektor, je povinen platit pravidelné platby od chvíle dodávky dohodnuté služby/služeb. Výše těchto plateb se odvíjí od kvality, čímž veřejný sektor motivuje soukromého partnera k těm nejlepším výkonům. Soukromý partner převážně financuje projekt z externích zdrojů. Před zahájením realizace projektu je soukromý sektor povinen prokázat, že má dostatek potřebných finančních prostředků. V případě čerpání finančních prostředků z externích zdrojů, může stát v přesně určených případech poskytnout na závazky soukromého partnera veřejnou záruku.

Vedle financování celého projektu soukromým partnerem, existuje možnost kombinovaného financování, tedy část hradí veřejný sektor a část soukromý partner. O více-zdrojovém financování hovoříme i v případě, že finance byly získány z dotačních fondů EU či půjčkou od EIB.

2.2.3 Porovnání metody PPP a veřejné zakázky

Kapitola shrnuje základní principy a výhody a nevýhody tradiční veřejné zakázky v porovnání s metodou PPP.

Tradiční veřejná zakázka:

Investiční náklady hradí zadavatel, poplatky uživatelů jsou příjmem veřejného sektoru, převážnou většinu rizik (často všechna) spojených s projektem nese zadavatel, dodavatel nese pouze obvyklá rizika tradičně spojená se smlouvou o dílo.

PPP:

Investiční náklady hradí koncesionář, koncesionář bere užitky vyplývající z provozování služeb, příjmy koncesionáře mohou plynout také přímo od uživatelů služby, koncesionář nese podstatnou část rizik spojených s projektem.

Obě tyto metody vycházejí ze stejných předpokladů. Prioritním cílem je vždy uspokojení veřejných potřeb službami v co nejvyšší kvalitě při dodržení časového harmonogramu a za přijatelných cenových podmínek. Jednotlivá pozitivní i negativní specifika obou metod jsou shrnuta v tab. č. 3.

Tab. 3: Výhody a nevýhody tradiční veřejné zakázky v porovnání s metodou PPP

Veřejný sektor	PPP
mínusy	plusy
Potřeba uvolnění finančních zdrojů na počátku projektu Více dodavatelů různých služeb Hlavní rizika na straně zadavatele Časté zpoždění realizace Soustředění pouze na investiční náklady výstavby	Rozložení plateb v čase Jeden partner pro celý projekt Přenos rizik na soukromý sektor Platba až za dodané služby Hodnocení projektu přes celoživotní náklady
plusy	mínusy
Zkušenosti veřejného sektoru Nižší časová náročnost přípravné fáze	Nízká úroveň konkurence Větší časová náročnost přípravné fáze Menší flexibilita - podmínky nasmlouvané dopředu Vyšší cena potřebného kapitálu

Zdroj: vlastní zpracování

3 Možnosti aplikace metody PPP v dopravní infrastruktuře

V kapitole jsou popsány vybrané připravované a realizované projekty v ČR a ve světě. Představuji zde dálnici D3 jako jeden z uvažovaných PPP projektů, který bude sloužit jako zdroj dat pro modelové porovnání tradiční veřejné zakázky a metody PPP.

3.1 PPP projekty v ČR

Pro svoji práci jsem čerpala ze stránek Ministerstva financí ČR.

„K 31. červenci 2010 činí předpokládaná hodnota předmětu PPP smluv uzavřených či připravovaných podle zákona č. 139/2006 Sb., o koncesních smlouvách a koncesním řízení (koncesní zákon), v platném znění v čisté současné hodnotě cca 220 miliard Kč (z toho cca 170 miliard Kč připadá na projekty na úrovni státu a cca 50 miliard Kč na projekty na úrovni krajů a obcí). V této částce jsou zahrnuty projekty, na které již byla uzavřena koncesní smlouva nebo u nichž byl schválen koncesní projekt a byl zahájen nebo je připravován výběr koncesionáře.“²³

Následující tab. č. 4 popisuje přehled významných PPP projektů státu k datu 31. 7. 2010. Hned pod výše zmíněnou tabulkou, je tab. č. 5, která ukazuje rozložení 50 mld. Kč, které byly použity na projekty krajů a obcí.

²³ Projekty PPP ČR [online]. [cit. 17. 3. 2011]. Dostupné z WWW: <<http://www.mfcr.cz/>>.

Tab. 4: Přehled významných PPP projektů státu k 31. 7.2010

Předmět koncesní smlouvy	Zadavatel	Předpokládaná hodnota předmětu koncesní smlouvy v Kč
Ubytovna personálu ÚVN, ubytovna hotelového typu a parkoviště (ÚVN)	Ústřední vojenská nemocnice	2 637 769 141
Výstavba Justičního areálu v Ústí nad Labem	Ministerstvo spravedlnosti	4 363 583 000
Výstavba a provoz věznice typu s ostrahou	Vězeňská služba	2 642 568 000
PPP projekt D3/R3 (stavba a financování úseků dálnice D3 a rychlostní silnice R3)	Ministerstvo dopravy	59 009 035 000
Odstranění některých ekologických zátěží vzniklých před privatizací	Ministerstvo financí	101 000 000 000
CELKEM		169 652 955 141

Zdroj: Ministerstvo financí ČR

(http://www.mfcr.cz/cps/rde/xchg/mfcr/xsl/ppp_implement_56843.html?year=2010)

Tab. 5: Přehled projektů PPP na úrovni územních samosprávných celků ke dni 31. 7. 2010

Předmět koncesní smlouvy	Předpokládaná hodnota předmětu koncesní smlouvy v Kč	Podíl na celkovém objemu koncesních projektů
Vodohospodářství	43 044 149 278	86%
Energie	2 921 404 000	6%
Sociální služby	999 831 000	2%
Ostatní	3 349 954 265	7%
CELKEM	50 315 338 543	100%

Zdroj: Ministerstvo financí ČR

1. Ústřední vojenská nemocnice

„Jedná se o první pilotní projekt partnerství veřejného a soukromého sektoru (“PPP” z anglického Public Private Partnership) v oblasti sociální infrastruktury, který v České republice úspěšně dosáhl podpisu koncesní smlouvy.“²⁴



Zdroj: Prague Military Hospital Concession (<http://www.pmhc.cz/>)

Obr. 13: Nový moderní ubytovací komplex ÚVN pro zdravotní personál a návštěvníky

Zadavatelem je Ministerstvo obrany a jedná se o projekt v odvětví ubytovací kapacity. Realizace projektu z rozhodnutí ministra obrany byla pozastavena.

Ministerstvo obrany usiluje o vybudování špičkového vojenského zařízení, které bude na stejné úrovni jako stejná pracoviště v ostatních členských zemích NATO. V budoucích letech se má stát ÚVN Praha ve Střešovicích výcvikovým a školícím zařízením pro vojenské a civilní lékaře. V současné době dochází již k rozsáhlé rekonstrukci v areálu ÚVN (již je proinvestováno 2,5 mld. Kč). Prioritou je vybudovat ubytovnu hotelového typu, která pojme ubytovací kapacitu okolo 250 lůžek plus restauraci a parkovací plochu. ÚVN usilují o zavedení technologie tzv. jednodenní chirurgie, která nevyžaduje hospitalizaci, ale jelikož pacienti nebudou pouze obyvatelé města Prahy, je třeba vybudovat právě nové ubytovací kapacity, které poskytnou pacientům veškeré pohodlí. Vedle ubytovny hotelového typu, chce ÚVN vybudovat také ubytovnu personálu ÚVN.

²⁴ Pilotní projekt PPP [online]. [cit. 17. 3. 2011]. Dostupné z WWW: <<http://www.pmhc.cz/>>.

Tyto dva projekty (Ubytovna personálu ÚVN a Ubytovna hotelového typu a parkoviště) lze dělit na dvě základní části:

1. Veřejnou část

- ubytovna pro personál ÚVN,
- ubytovna hotelového typu,
- bazén,
- parkovací místa v podzemní garáži,
- informační centrum,
- vstupní brána.

2. Komerční část - zajištění ubytování a stravování pro navazující aktivity ÚVN jako jsou např. kongresy a zajištění či povzbuzení zájmu soukromého sektoru.

- hotel,
- konferenční centrum,
- parkovací místa v podzemním parkovišti,
- hotelová restaurace,
- komerční obchodní plochy.

Koncesní projekt byl schválen usnesením vlády č. 1082 z 24. 9. 2007 a bylo rozhodnuto, že od začátku projektu bude infrastruktura ve vlastnictví veřejného sektoru (délka koncese 25 let) a soukromý sektor ponese především stavební riziko. Zájem o realizaci projektu měli nakonec dvě konsorcia Prague Military Hospital Concession, jehož lídrem je společnost Metrostav development a PPP Construction CZ, vedené společností Vinci. Soutěž vyhrálo konsorcium Prague Military Hospital Concession, jejich nabídka byla výhodnější o 269 milionů korun. Vítězné konsorcium bude stavět a 25 let provozovat ubytovnu personálu nemocnice, hotel s 250 lůžky, parkoviště, obchodní plochy.

Celý komplex by měl stát 2,6 mld. Kč, z toho cena za výstavbu je 1,2 mld. Kč a cena za provoz 1,4 mld. Kč. První platba proběhne po 44 měsících po podepsání dohody.

„Ve čtvrtek 27. května 2010 v 17.00 hodin byla za účasti náměstka ministra obrany Jana Fulíka podepsána smlouva na realizaci PPP projektu Ubytovna personálu ÚVN, ubytovna

hotelového typu a parkoviště mezi Ústřední vojenskou nemocnicí Praha a Prague Military Hospital Concession, a.s., kterou tvoří tři společnosti v čele s Metrostavem, a.s.“²⁵

Dalším neméně významným projektem je PPP projekt D3/R3 (stavba a financování úseků dálnice D3 a rychlostní silnice R3).

2. Dálnice D3

Zadavatelem je Ministerstvo dopravy a projekt je před výběrem koncesionáře. Projekt se nachází v Jihočeském kraji.

„Navržená trasa D3 leží na hlavním mezinárodním silničním tahu E55, který vede ze Skandinávie přes Německo, Česko, Rakousko a Itálii do Řecka. Dálnice D3 je rovněž zařazena do doplňkové sítě TINA evropských dopravních koridorů.“²⁶



Zdroj: Asociace PPP (www.asociaceppp.cz)

Obr. 14: Schéma plánované dálnice D3

²⁵ Pilotní projekt PPP v oblasti výstavby dopravní infrastruktury [online]. [cit. 17. 3. 2011]. Dostupné z WWW: <<http://www.asociaceppp.cz/>>.

²⁶ Pilotní projekt PPP v oblasti výstavby dopravní infrastruktury [online]. [cit. 18. 3. 2011]. Dostupné z WWW: <<http://www.asociaceppp.cz/>>.

Cílem tohoto projektu je vylepšit dopravní situaci v regionu Jižních Čech, nová dálnice D3 má propojit hlavní město Praha s oblastí Tábor a České Budějovice a dálniční síť v Rakousku.

Projekt má být realizován formou PPP, tato forma má zajistit jak výstavbu, financování, údržbu, tak i provozování části dálnice D3 a rychlostní komunikace R3. Projektem PPP se chce docílit zajištění optimálního způsobu financování při úspoře veřejných prostředků.

Projekt zahrne následující:

- Provoz a údržba úseku 0305/II až 0308/B (cca 42,11 km).
- Výstavba, provoz a údržba úseků 0308/C až 0312/II (cca 75,4 km).

Celkem cca 113,5 km

Dne 20. 10. 2008 byl koncesní projekt D3/R3 (stavba a financování úseků dálnice D3 a rychlostní silnice R3) schválen usnesením vlády č. 1304. Investiční náklady jsou odhadnuty na 28,4 mld. Kč.

V současné době má Ministerstvo dopravy (MD) propočet zatím jen k dálnici D3. Dle propočtu bude stavba formou PPP o 8,49 % levnější, než kdyby byl projekt realizován pouze formou veřejné zakázky. Cena zahrnuje náklady na provoz a údržbu dálnice. Doba splácení je stanovena na 30 let. Toto jsou zatím jen předběžné propočty, konečná cena bude známa až ve chvíli, kdy MD obdrží konečné nabídky všech uchazečů. Budoucí koncesionář bude dálnici provozovat po dobu 30 let od jejího zprovoznění. Soukromý partner bude nositelem veškerých hlavních rizik, jako je riziko stavební a riziko dostupnosti a údržby. V plánu je délka dálnice 171,5 km, 8,3 km je již v provozu v plném profilu, 17,7 km je v provozu v polovičním profilu a 145,5 km se připravuje k výstavbě.

Poslední zprávy ohledně celého projektu jihočeské části dálnice D3 ze dne 15. 7. 2010 konstatují, že v důsledku krize je třeba financování projektu rozdělit do dvou fází a to následovně: úsek 27 km, který chce MD realizovat jako první, čeká v současnosti na vydání územního rozhodnutí a až poté se přistoupí k získávání pozemků a dojde k vyhlášení soutěže.

3. Justiční areál v Ústí n. Labem

Zadavatelem je Ministerstvo spravedlnosti a projekt se nachází před výběrem koncesionáře.

Hlavním záměrem tohoto projektu je nahradit nevyhovující budovy za nové, které budou plně vyhovovat krajským justičním institucím. Jedná se o pobočky Krajského soudu a Okresního soudu v Ústí n. Labem, Krajského a Okresního státního zastupitelství v Ústí n. Labem a probační a mediační služby v Ústí n. Labem. Pro realizaci projektu byla Ústí n. Labem navrhována lokalita v k. ú. Bukov.

Účelem projektu je zajistit nové, větší užité plochy pro všechny organizační složky justice, které mají být lépe zabezpečeny a plně vyhovovat budoucím požadavkům. V plánu je nových cca 600 pracovních míst. Dále chce projekt zapracovat na navýšení kapacity parkovacích míst pro zaměstnance i návštěvníky. Všechny justiční složky mají být sloučeny do jednoho objektu, což přinese zkvalitnění služeb pro obyvatelstvo a úsporu nákladů (např. na střežení objektu).

V objektu bude:

- probíhat klasická soudní činnost,
- činnost státních zástupců,
- probační a mediační činnost,
- část objektu bude nabídnuta ke komerčnímu využití advokátům, soudním expertům, notářům a dalším.

Důležitá data:

17. 8. 2005 - schválena příprava projektu na jednání vlády ČR, počátek roku 2006 - vybráno vítězné poradenské konsorcium společností Mott MacDonald, Česká spořitelna, a.s. a CMS Cameron McKenna, v.o.s, duben 2006 - zahájeny poradenské práce, únor 2007 - koncesní projekt schválen řídicím výborem, 21. 5. 2008 - projekt schválen vládou ČR usnesením č. 605, 1,4 mld. Kč jsou předpokládány investiční náklady. V souvislosti s projektem se zvažuje metoda PPP forma DBFO, která znamená, navrhní, postav, financuj i provozuj. Dále stát zvažuje, kdy bude majetek převeden do majetku

státu, zda hned na začátku projektu či až po ukončení projektu. Délka kontraktu je odhadována na 25 – 30 let. Soukromý partner i zde ponese hlavní rizika jako je stavební riziko či riziko dostupnosti a provozu.

Koncem roku 2009 bylo zveřejněno, že stavba justičního paláce v Ústí n. Labem má být zahájena na konci roku 2010 a má stát okolo 1 mld. Kč. Pozemek na Bukově je ve vlastnictví soudu, ale soud nemá dostatečné finance pro výstavbu. Výběrové řízení na dodavatele stavby bude vypsáno hned po zhodnocení současné ekonomické situace.

4. Projekty ve stavu záměr

Metro D, Praha

Zadavatel: Hlavní město Praha

Typ zadavatele: Kraje a municipality

Odvětví: Doprava a komunikace

Hlavní město Praha v souvislosti s plánovanou výstavbou čtvrté linky Praha uvažuje o financování projektu Metro D metodou PPP. Zjistili, že financování projektu touto metodou je ekonomicky nejvýhodnější, pomohlo by to městské pokladně a urychlilo by to výstavbu. Hlavní město Praha nyní zvažuje, zda financovat celý projekt metodou PPP či jen dílčích částí výstavby.

Dálnice D11

Zadavatel: Ministerstvo dopravy

Typ zadavatele: Ústřední orgány

Odvětví: Doprava a komunikace

Královehradecký kraj navrhl možnost financovat dostavbu dálnice D11 za účasti soukromých investorů, tedy metodou PPP, což by kraji pomohlo řešit situaci s nedostatkem financí. Návrh byl předložen ministru dopravy. Projekt se nyní nachází ve stavu vyjednávání o způsobu financování.

Fotbalový stadion HK

Zadavatel: Město Hradec Králové

Typ zadavatele: Kraje a municipality

Objem: 3200 mil. Kč

Odvětví: Kultura a sport

Zastupitelé města Hradec Králové se domluvili a schválili spolupráci na projektu stavby fotbalového stadionu a nákupního centra s firmou ECE Projektmanagement. Město a firma ECE vytvoří společně sdružení pro získání územního rozhodnutí. Stavební povolení na svou část projektu si bude muset firma ECE vyřídit sama. Město prodá čtyři hektary půdy (cca za 260 milionů Kč) firmě ECE pro komerční účely: stavba obchodního centra se 130 obchody, hřiště pro různé sporty, hotel a restaurace. Stavbu stadionu bude realizovat město samo ze zdrojů radnice (cca půl mld. Kč). Aktuálně společnost ECE spolupráci s městem potvrdila za dohodnutých podmínek, vyjádřila se, že ekonomická krize na jejich nabídku nemá vliv a dodala, že pokud by k výběrovému řízení došlo dnes, nabídka z jejich strany by se určitě zvýšila. Výběrové řízení na developera již proběhlo dle vlastních pravidel města.

3.2 Zahraniční projekty

Jednou z prvních zemí, kde se tato metoda začala používat, byla Velká Británie. Díky nesporným výhodám realizace projektů za přispění soukromého sektoru se však rozšířila nejen do většiny zemí EU, ale také mimo evropský kontinent, kde našla uplatnění především v USA, Kanadě, Austrálii a Japonsku. Abychom si vytvořili představu o tom, jak velké je toto odvětví, uvádím v tab. č. 6 přehled podepsaných projektů v Evropě v letech 2001 až 2008. Tabulka znázorňuje hodnoty projektů a jejich počet v jednotlivých zemích. Velká Británie je uvedena pod tabulkou a není zahrnuta do celkového součtu, neboť tvoří cca dvojnásobek hodnot celého zbytku evropských zemí.

Tab. 6: Přehled podepsaných projektů v Evropě v letech 2001 až 2008

	Podepsané projekty [mil.€]						Počet projektů 2001-2008
	2001-2004	2005	2006	2007	2008	Celkem	
Španělsko	1 000	1 154	1 664	309	-	4 127	38
Francie	-	1 788	735	329	1 241	4 093	34
Itálie	890	2 179	439	55	-	3 563	20
Irsko	720	121	623	1 489	300	3 253	19
Řecko	-	798	1 600	3 885	1 000	7 283	8
Německo	440	830	177	465	117	2 029	40
Belgie	1 300	480	-	300	680	2 760	6
Nizozemí	1 302	-	431	-	1 020	2 753	9
Polsko	1 520	-	-	-	-	1 520	2
Rakousko	49	-	850	-	-	899	6
Finsko	-	700	-	-	-	700	1
Bulharsko	-	366	288	366	-	1 020	6
Maďarsko	-	-	38	15	500	553	11
Kypr	-	500	-	-	-	500	1
Portugalsko	278	-	32	140	-	450	7
Ostatní	485	2	490	0	-	977	7
Celkem	7 984	8 918	7 367	7 353	4 858	36 480	215
Velká Británie	21 849	6 237	14 111	10 695	8 236	61 128	536

Zdroj: http://www.thecityuk.com/media/2435/PFI_Update_2009.pdf

Anglie

Projekt Eurotunnel, který spojil 50 km dlouhým tunelem pod kanálem La Manche Anglii a Francii se stal jedním z prvních opravdu velkých projektů realizovaným pomocí PPP. Celková investice činila 10 mld. GBP. Vzhledem k velké konkurenci v podobě nízkorozpočtových aerolinek a neschopnosti zajistit dostatek finančních prostředků však byla nucena firma Eurotunnel vyhlásit bankrot a požádat o ochranu proti věřitelům.

Dalším známým projektem bylo zpoplatnění vjezdu vozidel do centra Londýna. Smlouva se soukromým partnerem byla uzavřena na 5 let s opcí na další tři roky. Hlavní přínosy tohoto projektu spočívají ve snížení počtu vozů přijíždějících do centra cca o 30 % a tím i ke zlepšení životního prostředí.

Další projekty financované pomocí PPP jsou z oblasti školství a sociálních služeb, kde je realizována výstavba, financování a provoz škol a domovů pro seniory.

Francie

Francie má bohaté zkušenosti s budováním veřejných zakázek skrze soukromý sektor. Nejvíce metody PPP užívají v oblasti dopravní infrastruktury, především při výstavbách dálnic a železničních koridorů. Z tab. č. 6 vidíme, že nejvíce mil. EUR bylo vynaloženo na realizaci projektů v roce 2005. Od 60. let minulého století se podíl státních financí na výše zmíněných projektech snižuje.

Itálie

V důsledku větší zadluženosti veřejných financí se Itálie začala aktivně o financování projektů soukromým sektorem zajímat. Dokonce soukromé subjekty vyvíjejí vlastní iniciativu, předkládají veřejným institucím návrhy na možné projekty PPP s popisem studie proveditelnosti a samozřejmě i s modelem financování. V roce 2000 byl v Itálii v rámci ministerstva financí zřízen speciální útvar pro PPP projekty *Unite Tecnica Finanza di Progretto (UTFP)*, kde jsou zaměstnáni odborníci, kteří mají potřebné zkušenosti se soukromým sektorem. V červenci 2001 v Itálii uskutečnili první PPP projekt - projekt výroby energie z odpadu *Tecnoborgo*.

Další významné projekty: výstavba nemocnice *Mestre* (investice ve výši 195 mil. EUR), koncese byla udělena na základě výběrového řízení společnosti *Astaldi* druhé největší stavební společnosti a výstavba dálnice *Milan-Brescia*, která představuje objem investice 756 mil. EUR.

Irsko

Vývoj PPP byl v této zemi ovlivněn především Velkou Británií. Za zavedení této metody je zodpovědná organizační složka ministerstva financí instituce *Central PPP Unit*. Irsko se při realizacích svých projektů metodou PPP zaměřuje na fiskální dopady této metody. V tab. č. 6 je Irsko na čtvrtém místě v počtu projektů v období od roku 2001 – 2008.

Pilotní projekty: most *West-link* na dálnici *D50*, která leží západně od *Dublinu*, provoz dráhy *Luas Line* v *Dublinu*, výstavba sídlišť pro sociálně slabší obyvatele, dopravní projekt *N4 Kilcock-Kinnegad* a stavba školního zařízení.

Německo

Metody PPP využívá především při realizaci projektů pro výstavbu a obnovu dálnic.

Nizozemsko

PPP sektor je v této zemi na vysoké úrovni, stejně jako v Irsku či Velké Británii. Nejvíce PPP projektů bylo použito především v dopravě, školství, zdravotnictví, ubytování a výstavbě veřejně správních budov. Nejčastěji je užíváno PPP metody typu DBFO. Mezi nejvýznamnější realizované projekty patří kontrakty na zajištění a údržby vysokorychlostních železničních koridorů realizovaných společnostmi KLM, Dutch Railway a Infrasppeed.

Metody PPP využívají i mimoevropské země. Za zmínku stojí následující:

Chile a Brazílie

Chile patří mezi průkopníky metody PPP v mimoevropských zemích. V současnosti tuto metodu rozšiřují i do dalších oblastí, jako je věznice, školy, nemocnice, systémy zavlažování. Stejně jako Chile i Brazílie začala užívat metody PPP k zajištění veřejné infrastruktury.

JAR

Také Jihoafrická republika zřídila útvar pro řízení PPP v rámci ministerstva financí. Prvním projektem byla smlouva na vybavení nemocnice Albert Luthuli. Tato nemocnice je velice moderní a jednou z největších na kontinentu. Dalším uskutečněným projektem je oblast ekologické turistiky na Northern Cape. Nyní se jedná o projektu vybavení informační technologie pro státní úřady, údržbu centrálních pracovišť Ministerstva obchodu a průmyslu a Ministerstva školství a dalších 35 – 40 projektů je ve schvalovacím řízení.

Na závěr se zmíním ještě o **Austrálii**

V roce 2000 byl v Austrálii představen dokument Partnership Victoria, který se týká metody PPP. Tento dokument představuje spolupráci veřejného sektoru (veřejné

infrastruktury a služeb) a soukromého sektoru. Na základě tohoto dokumentu bylo v Austrálii již realizováno celkem 14 projektů v hodnotě 4 mld. australských dolarů. Dokument se zaměřuje především na náklady celého životního cyklu projektu, zvažuje různá rizika, které během životního cyklu projektu mohou nastat a snaží se o optimální rozložení mezi veřejný a soukromý sektor. Využití dokumentu Partnership Victoria je nejvhodnější pro realizaci velkých a nákladných projektů, u kterých je velice důležité dobře rozložit jednotlivá rizika.

3.3 Typy PPP vhodné k výstavbě dopravní infrastruktury

Typy PPP jsem již nastínila v kapitole 1.4.3.3., na obr. č. 6 jsou jednotlivé typy popsány. V této kapitole se budu věnovat některým z nich podrobněji. Modely jsem vybrala podle využívané praxe v zahraničí a současné právní legislativy ČR, která upravuje vlastnictví dopravní infrastruktury, které musí v případě dálnic, rychlostních silnic a silnic I. třídy zůstat v rukou státu. Důvodem je, aby i v případě krachů jednotlivých projektů, zůstala dopravní infrastruktura státu a mohla být dále bez omezení poskytována veřejná služba.

Základní typy:

DBB (Design-Bid-Build)

Tento typ PPP se dá přirovnat ke klasickému modelu veřejné zakázky v ČR. Soukromý partner navrhne řešení projektu (design), nabídne zadavateli (bid) a vybuduje (build). Přičemž projekt je od začátku ve vlastnictví zadavatele. Soukromý partner/partneři (není vyloučeno, že každá fáze projektu bude zadána jiné specializované společnosti) je zodpovědný za riziko projektové dokumentace, nedodržení nasmlouvaných termínů, riziko spojené s překročenými náklady. Veřejný sektor zodpovídá za finance, správu a údržbu projektu. Dále veřejný sektor neustále dohlíží a sleduje prováděné práce. V modelu DBB jsou jednotliví soukromí partneři na sobě nezávislí. Pokud jsou na sobě závislí, příkladem je joint ventures, mluvíme o modelu DB (Design-Build).

OM (Operation and Maintenance)

Tento model se od předchozího nepatrně liší. Soukromý partner má na starosti jak vybudování infrastruktury, tak i správu a údržbu projektu. Veřejný partner je stále

vlastníkem projektu. Funkce soukromého partnera je operátor, veškeré podmínky zapojení soukromého partnera jsou vymezeny smluvním vztahem. Soukromý partner dostává za své služby nasmlouvanou finanční odměnu. Platby ze strany veřejného sektoru mohou být dvojího druhu. Za prvé to mohou být fixní splátky a za druhé to mohou být fixní splátky obohacené o motivační složky platby (např. za zavedení nové a lepší technologie či dosažení cíle lépe atd.).

BOT (Build-Operate-Transfer)

Model BOT je velmi rozšířeným. Vyznačuje se tím, že zodpovědnost za přípravu, realizaci, správu a údržbu je ponechána na jednom subjektu. Všechny fáze projektu vykonává jedna firma. Výhodou je větší efektivnost, nižší náklady a jednota v realizaci projektu. Při výběru soukromého partnera veřejným sektorem je kladen důraz na výběr nejvýhodnější nabídky, kdy platí, že nejlevnější nemusí být ta nejlepší, jelikož levná nabídka se může v intervalu trvání projektu, které jsou i delší jak 20 let, nakonec ukázat jako výrazně dražší než jiná v první fázi relativně dražší. Platby ze strany veřejného sektoru probíhají formou splátek podle splátkového kalendáře.

DBFO (Design-Build-Finance-Operate)

Tato forma PPP je typická zodpovědností soukromého partnera za návrh, projekt, realizaci, financování, správu a údržbu. DBFO = koncese. Projekt začíná výběrovým řízením, kde opět veřejný sektor hledá nejvhodnějšího soukromého partnera. Kontrakty bývají uzavírány na dobu 25 – 30 let. Velkou výhodou tohoto modelu pro veřejný sektor je, že soukromý partner financuje projekt ze svých finančních zdrojů, a proto je při výběru kladen velký důraz na platební schopnost soukromého partnera. „*Materiál Evropské komise uvádí, že mezi tři hlavní podmínky při rozhodování o konečném udělení koncese patří konečná cena, kterou budou platit za využívání služby uživatelé, velikost finanční podpory, která bude požadována od veřejného partnera (zadavatele) a celková schopnost koncesionáře zajistit úspěšnou realizaci projektu.*“²⁷ Soukromý partner může zažádat o dotaci od veřejného partnera či o spolufinancování, ale výhradním nositelem rizika financování je nadále sám partner soukromý.

²⁷ OSTŘÍŽEK J. a kol. *Public Private Partnership: Příležitost a výzva*. 1. vyd. Praha: C. H. Beck, 2007. s. 33. ISBN 978-80-7179-744-9.

Z charakteristických vlastností jednotlivých typů spolupráce veřejného a soukromého sektoru je zřejmé, že nejvhodnější typy pro projekty dopravní infrastruktury jsou modely DBFO a BOT. A ze srovnání těchto dvou modelů a dosavadní praxe vyplývá, že model DBFO je vhodnější a to z těchto důvodů:

- Splňuje podmínky ponechání vlastnictví v rukou státu.
- Zajišťuje efektivní způsob financování.
- Nastavuje náklady po celou dobu životního cyklu konzistentně.
- Může být dosaženo snížení investičních nákladů i nákladů životního cyklu.
- Přispívá k urychlení výstavby.
- Vede k dluhové disciplinovanosti.

3.4 Způsoby úhrady za poskytované služby

PPP projekty jsou buď celé, anebo částečně financovány soukromým partnerem. Protihodnotou, kterou soukromý partner obdrží, může být následující platba či příjem z realizovaného projektu:

Mýtné – Vybíráno přímo projektovou společností, která na sebe bere riziko vyplývající z počtu uživatelů, a je možné, že za toto riziko by chtěla vyšší sazbu mýtného, což může vést k hledání náhradní trasy motoristy. Zároveň je tato varianta rizikovější pro financující instituce, které pak zvyšují požadavky na výši vlastních zdrojů koncesionáře a zvyšují marže, což celý projekt prodražuje. Zároveň platná legislativa tento způsob výběru neumožňuje, neboť příjmy z mýtného jsou rozpočtovým příjmem.

Mýtné z rozpočtu – Mýtné je odváděno do rozpočtu státu a následně na základě hustoty provozu vypláceny projektové společnosti. Je možné, aby projektová společnost měřila hustotu provozu a MD ČR provádělo kontroly tohoto měření. Tento systém motivuje projektovou společnost udržovat maximální dostupnost komunikace. Zároveň je nutné upozornit na možnou neefektivnost při přerozdělování prostředků z rozpočtů.

Platba za dostupnost – Příjem projektové společnosti za poskytované služby v měsíčních intervalech na základě dostupnosti provozované infrastruktury. Platby se snižují na základě neodstranění nedostupnosti ve stanoveném časovém úseku.

Kombinace plateb – Platby za dostupnost a možný procentní podíl na mýtném při dosažení určitých objemů dopravy, což může vést k omezení rezerv a může mít pozitivní vliv na hodnotu za peníze.

Výběr vhodného způsobu platby soukromému sektoru za poskytované služby se následně zobrazí ve finančním modelu při porovnání výhodnosti PPP projektu s tradiční veřejnou zakázkou.

3.5 Posouzení výhodnosti PPP projektu

Nejdůležitějším bodem při posuzování výhodnosti projektu PPP jsou závěry z kvalitativní a kvantitativní analýzy. V našem případě se budu zabývat analýzou nákladů a výnosů, tedy kvantitativní analýzou, která je nezbytným předpokladem rozhodování o využití metody PPP.

Pro posouzení výběru varianty realizace projektu je nutné vytvořit finanční model, který zobrazuje přepokládané finanční toky po dobu trvání projektu a je pro zadavatele analytickým nástrojem sloužícím pro rozhodování o dalším směru projektu.

Zpracování finančního modelu může probíhat jak ve fázi přípravné, tedy před zahájením projektu a předložením nabídek, tak ve fázi posouzení proveditelnosti projektu.

3.5.1 Finanční model PPP

V rámci finančního modelu PPP je vytvořen referenční model - Komparátor veřejného sektoru (PSC), který vyjadřuje pořízení projektu veřejným sektorem tradiční veřejnou zakázkou a je následně porovnáván s modelem PPP. Oba modely vyjadřují celoživotní finanční toky projektu v případě realizace metodou PPP a tradiční veřejnou zakázkou.

Každý finanční model je konstruován vstupními předpoklady, tedy očekávanými připravovaného projektu. Nejdůležitějšími vstupy jsou:

- Časový průběh – začátek a konec jednotlivých fází projektu, délka projektu.
- Míra inflace – podle inflačního cíle ČNB.
- Diskontní míra – stanovena podle vyhlášky.

- Daně – z příjmu právnických osob, DPH - podle platné legislativy.
- Úrokové sazby - sazby státních dluhopisů, sazba úvěrů.
- Očekávané výdaje – příprava, výstavba, údržba, obnova a provoz.
- Očekávané příjmy – podle zvoleného typu projektu, další příjmy.

Další kategorií, která je zahrnuta do příjmů a výdajů, jsou rizika. Nejdůležitější součástí jsou převoditelná rizika, která v modelu PSC nese veřejný sektor, zatímco v modelu PPP jsou přenesena na soukromého partnera.

Tab. 7: Rozdělení rizik

Riziko	Popis rizika	Nositel rizika
Pořízení pozemků	<i>selhání výkupu potřebných pozemků</i>	Veřejný sektor
Riziko územního rozhodnutí	<i>nezískání územního rozhodnutí včas, zrušení nebo doplnění o nové podmínky</i>	Veřejný sektor
Riziko stavebního povolení	<i>vzniká již ve fázi přípravy, vyplývá z nezískání povolení</i>	Sdílené
Riziko překročení investičních nákladů	<i>překročení původního odhadu nákladů</i>	Soukromý sektor
Riziko překročení doby výstavby	<i>riziko zpoždění doby ukončení stavby</i>	Soukromý sektor
Rizika oprav, údržby, skrytých vad	<i>opravy a údržby, které způsobí částečnou nedostupnost</i>	Soukromý sektor
Riziko předání majetku	<i>majetek na konci projektu neodpovídá požadavkům uvedeným ve smlouvě</i>	Soukromý sektor

Zdroj: vlastní zpracování

Rizika by měla být přenesena na tu stranu, která je dokáže lépe řídit, řešit či jim předcházet. Toto rozdělení není pevně stanovené, je totiž součástí vyjednávání mezi zadavatelem a soukromým sektorem.

3.5.2 Hodnocení metody PPP

Pro modelovou situaci porovnání tradiční veřejné zakázky a metody PPP finančním modelem byla vybrána výstavba, provoz a údržba dálnice D3 v úseku od Veselí nad Lužnicí do Dolního dvořiště v celkové délce 75 km. Délka uzavřené smlouvy byla stanovena na 30 let a doba výstavby na 3 roky.

Vstupy projektu

Pro náš modelový příklad se počítalo s investičními náklady ve výši 25 mld. Kč. Dále byly započítány následující vstupní předpoklady, které jsou jak pro model PPP, tak pro model PSC shodné.

Tab. 8: Vstupní předpoklady finančního modelu

Inflace	2%
Diskontní sazba	3%
Daň z příjmu právnických osob	19%

Zdroj: vlastní zpracování

Míra inflace je nejčastěji vyjádřena přírůstkem průměrného ročního Indexu růstu spotřebitelských cen (CPI), tedy vyjadřuje trvalý všeobecný nárůst cenové hladiny, který má za následek snížení kupní síly peněz. Data o vývoji CPI jsou zveřejňována ČNB, Ministerstvem financí či Českým statistickým úřadem. Vstupní hodnoty inflace vychází z cíle ČNB, který je od roku 2010 stanoven na 2 % s tolerančním pásmem ve výši jednoho procentního bodu oběma směry.

Diskontní míra slouží pro přepočet budoucí hodnoty na současnou hodnotu, která slouží k porovnání peněžních toků v různých časových obdobích.

Daň z příjmu právnických osob je stanovena pro zdaňovací období roku 2010 ve výši 19 %.

Dalšími významnými předpoklady jsou úrokové míry. U soukromého sektoru se zdroje získávají z vlastních zdrojů (vlastní kapitál) a z cizích zdrojů (seniorní úvěr). Poměr mezi vlastními a cizími zdroji se pohybuje v poměru 25 – 75 %, podle velikosti a typu projektu. V našem případě činila průměrná úroková sazba 7,5 %. U veřejného sektoru se úroková míra odvozuje od sazeb státních dluhopisů, ve finančním modelu byla stanovena na 5,5 %.

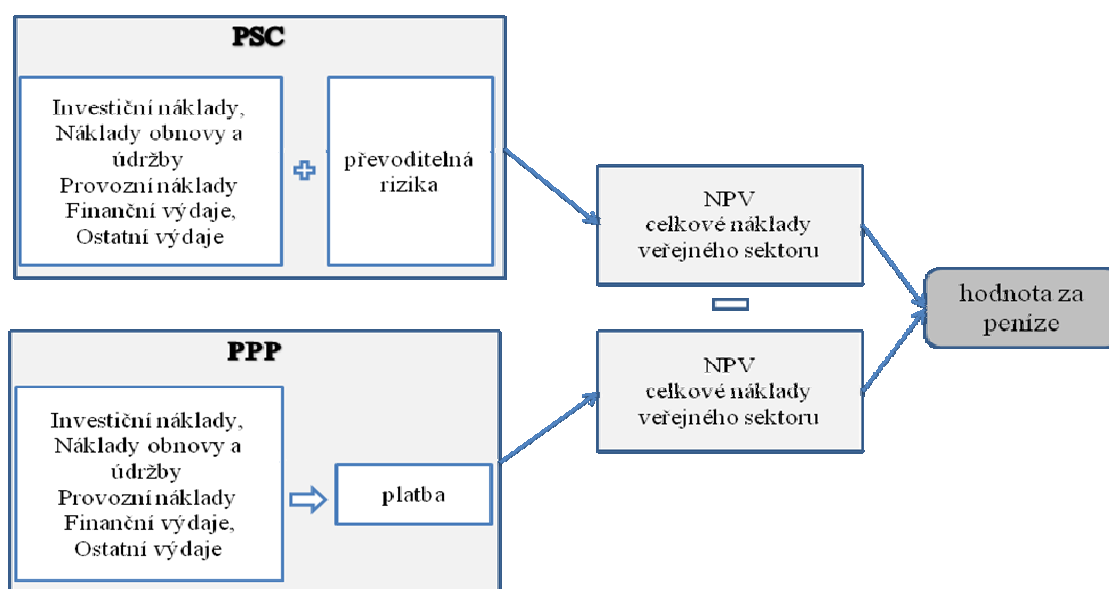
Očekávané výdaje projektu byly stanoveny podle projektů obdobných. Jedná se o investiční náklady, náklady obnovy a údržby a provozní náklady, které jsou u obou modelů obdobné. Ve finančním modelu nebylo počítáno s dodatečnými příjmy, jako jsou příjmy z provozu čerpacích stanic, stravovacích zařízení či skladů.

3.5.3 Hodnota za peníze

Dalším krokem je zvolení platebního mechanismu, kterým je v rámci modelu platba za dostupnost. Tato platba soukromému partnerovi v sobě zohledňuje veškeré finanční toky a požadovanou výnosnost vlastního kapitálu.

Veškeré předpoklady a vstupní údaje jsou následně vyjádřeny ve finančních výkazech, jako je rozvaha, výkaz zisků a ztrát a výkaz o peněžních tocích po předpokládanou dobu trvání projektu.

Obr. 15.: Postup výpočtu hodnoty za peníze (Value for Money)



Zdroj: vlastní zpracování

Poté následuje vyjádření finančních toků v celém životním cyklu projektu v čisté současné hodnotě. Diskontování hodnot budoucích nákladů bylo provedeno podle následujícího vzorce na čistou současnou hodnotu k roku 2011.

Výpočet čisté současné hodnoty:

$$NPV = \frac{P}{(1+i)^n}$$

NPV – čistá současná hodnota

P – náklady projektu

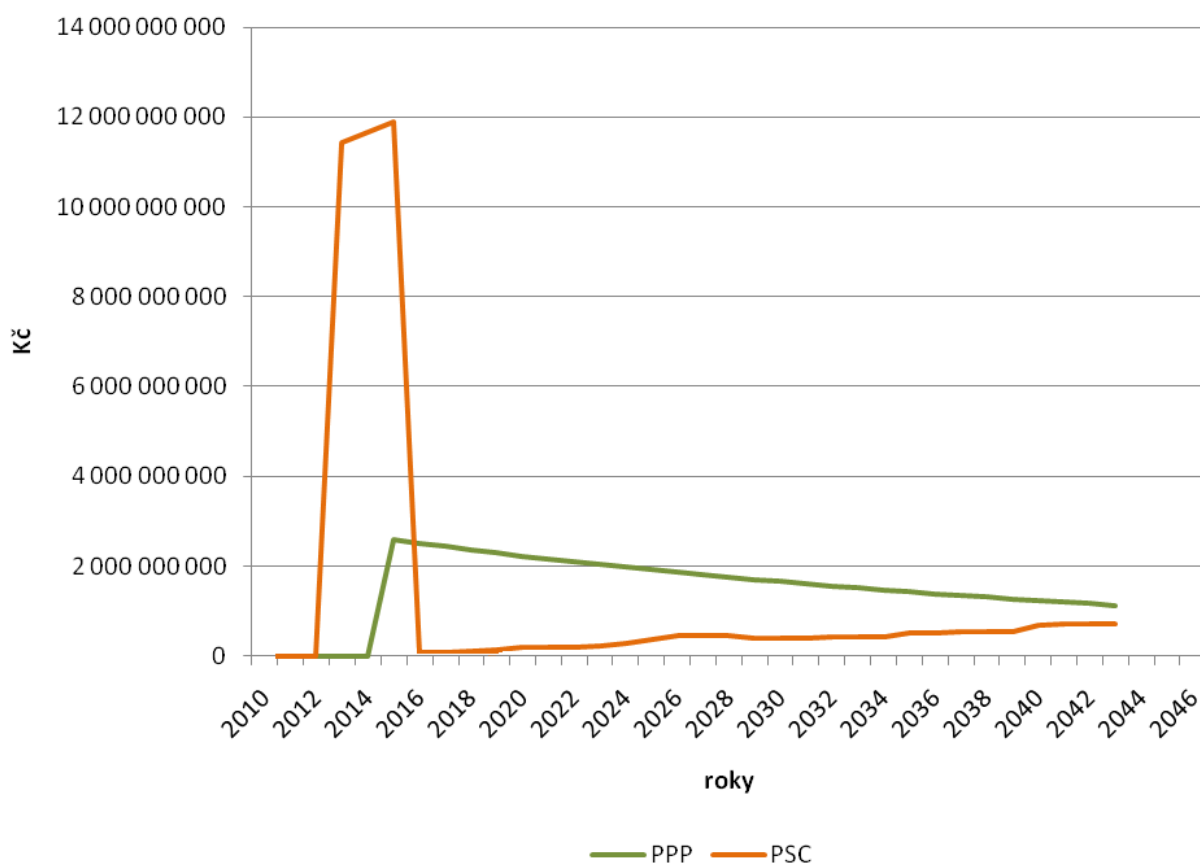
i – úroková míra

n – počet let projektu

(1)

V následujícím grafu jsou vyjádřeny finanční toky po celou dobu projektu v čistých současných hodnotách, ze kterých jsou vidět vysoké vstupní výdaje na začátku projektu (fáze výstavby) u modelu PSC a oproti tomu plynulé financování metodou PPP po zahájení provozu dopravní infrastruktury.

Obr. 16: Finanční toky po dobu trvání projektu (NPV)



Zdroj: vlastní zpracování

Výsledkem srovnání čistých současných hodnot očekávaných příjmů a výdajů modelů PPP a PSC je vyčíslení hodnoty za peníze, která je jedním z nejdůležitějších výstupů finančního modelu a tedy i jedním z podkladů pro rozhodování o realizaci projektu metodou PPP.

Tab. 9: Výpočet hodnoty za peníze

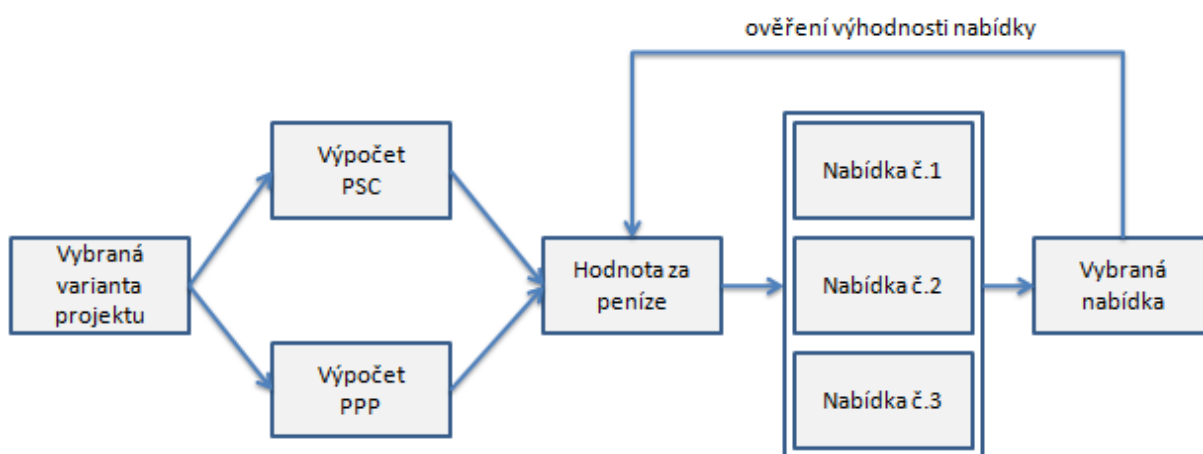
NPV PPP	51,1 mld. Kč
NPV PSC	53,2 mld. Kč
Hodnota za peníze (Kč)	2,1 mld. Kč
Hodnota za peníze (%)	3,95%

Zdroj: vlastní zpracování

V našem modelovém příkladě vyšla porovnáním čistých současných hodnot hodnota za peníze kladná ve výši 2,1 mld. Kč, což je jeden z předpokladů pro realizaci metody PPP a vyjadřuje, že zapojením soukromého partnera do projektu je možné dosáhnout úspory ve výši 3,95 %.

Výsledná hodnota za peníze je stanovena až po předložení nabídek a výběru nejlepší nabídky. Předložený průběh financování je pak porovnán s již připraveným modelem a následně je vyčíslena skutečná hodnota za peníze, kterou by měl projekt dosahovat.

Obr. 17: Ověření hodnoty za peníze



Zdroj: vlastní zpracování

Problematika finančních modelů

Při přípravě finančních modelů je důležité co nejpřesněji stanovit vstupní údaje, aby se jejich porovnání blížilo co nejvíce realitě. Následující vstupy patří k nejdůležitějším.

Ocenění rizik – má velký vliv na rozdíl mezi modelem PSC a PPP, proto je jejich přesné vyčíslení velice důležité. V tomto případě se ocenění provádí podle dat z realizovaných projektů a zkušeností jednotlivých vedoucích projektů.

Míra inflace – hodnoty dosazované do finančního modelu musí zohledňovat předpokládanou míru inflace, tedy jsou vyjádřeny v nominální míře. Proto nastavení výše inflace ovlivňuje přepočet předpokládaných peněžních toků na čistou současnou hodnotu a projevuje se ve všech příjmech a výdajích projektu.

Úrokové míry – zatímco stanovení úrokových měr u soukromých partnerů vychází z předjednaného způsobu financování, tedy z nabídek financujících institucí, úrokové míry modelu PSC by měly odpovídat podmínkám, za kterých si je schopen veřejný sektor půjčit. Jedná se především o dluhopisy, které se s takto dlouhou dobou splatnosti na trhu převážně nevyskytují.

Neméně významným faktorem je zde i zvolený způsob platby soukromému sektoru, který ovlivní finanční toky celého projektu.

Z nastínění problematiky kvantitativního porovnání veřejné zakázky a metody PPP je zřejmé, že samotná příprava finančních modelů je velice časově a finančně náročná, proto tato vyhodnocování probíhají pouze u vytipovaných vhodných projektů. Zároveň veřejný sektor nemá dostatečné kapacity na kontrolu a řízení takovýchto projektů, z toho důvodu se tyto projekty zadávají externě, což způsobuje nárůst nákladů přípravy.

4 Ekonomické dopady realizace PPP

Studie ukázaly, že financování projektů soukromým sektorem může být pro veřejný sektor výhodnější. Odpůrci této metody, ale namítají, že náklady externího financování jsou v případě metody PPP větší než v případě veřejné zakázky. Stát si totiž díky svému ratingu může vždy vypůjčit potřebné finance levněji, než soukromý sektor. Toto tvrzení odpůrců je sice pravdivé, ale je třeba si uvědomit, že financování projektů za účasti soukromého sektoru je i přes tuto skutečnost pro výdaje SR výhodnější a to z následujících důvodů.

Soukromý sektor během realizace projektu díky svému managementu, který stát nemá, dosahuje nižších investičních potřeb, tedy mají nižší nákladovost při financování investic. A jelikož to jsou projekty dlouhodobého charakteru a soukromý sektor má na starosti provoz i následnou údržbu, klade hned od počátku realizace projektu velký důraz na minimalizování budoucích provozních nákladů a nákladů na údržbu. Pokud je projekt financován veřejným sektorem, pak veřejná zakázka vstupuje do státního dluhu a ten se zvyšuje, a když se zvýší státní dluh, zvýší se následné náklady na financování veřejné zakázky. Kdežto náklady na realizaci projektu metodou PPP do státního dluhu nevstupují a tedy státní dluh nezvyšují. Realizace projektů metodou PPP může být pro SR výhodnější než tradiční veřejná zakázka.

4.1 Vliv na zadlužování ČR

Na začátku této kapitoly je tabulka, která ukazuje vývoj vládního dluhu. Z tab. č. 10 vyčteme, že vládní dluh je od roku 2008 stále stoupající.

Tab. 10: Vývoj vládního dluhu/HDP v ČR v %

Rok	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Dluh/HDP v %	25,1	28,5	30,1	30,4	29,8	29,6	28,9	30	35,2	38,6	40,8	42
výhled												

Zdroj: Ministerstvo financí ČR (www.mfcr.cz)

Dluh ČR je financován převážně cennými papíry (státní dluhopisy a pokladniční poukázky) a také půjčkami. Příklad státního dluhu uvedu na roce 2009, informace jsem čerpala ze stránek Ministerstva financí. K datu 30. 6. 2009 se státní dluh vyšplhal až do výše 1 137,3 mld. Kč. Z 80 % je státní dluh tvořen domácími dluhy a z 20 % dluhy zahraničními. 90 % domácího dluhu tvoří střednědobé a dlouhodobé dluhopisy a v celkovém objemu dluhopisy zaujímají až 74 %. Na druhou stranu půjčky od EIB tvoří okolo 5 %.

V případě tradičních veřejných zakázek dochází ke zvyšování zadluženosti státu, a proto se veřejný sektor stále raději a více přiklání k realizaci projektu PPP. Soukromý partner přebírá za veřejný sektor financování projektu. Veřejný sektor má tak možnost, při hrazení služeb soukromému sektoru, finanční výdaje rozložit do několika splátek. Nemusí okamžitě vynaložit veškeré finance potřebné k realizaci projektu. Uvedu příklad. Stát potřebuje finance potřebné k realizaci veřejné zakázky. Vydá státní obligace, které jsou díky ratingu velice dobře obchodovatelné. Pokud se stát dostane do potíží a sníží se rating státu, pak i poptávka po státních dluhopisech se sníží. Stát musí pak dluhopisy zatraktivnit, nastavit výhodnější podmínky, ale to přináší státu další náklady a dojde k prodražení financování vládního deficitu. Tato skutečnost se odrazí negativně i na soukromém sektoru. Snížením státního ratingu se zvýší úrokové sazby, což se dotkne všech (podnikatelů, domácností). Zvýšení úrokové sazby znamená pro některé firmy konec dalším investicím a to může vést ke snížení HDP a zvýšení nezaměstnanosti.

Z výše uvedeného, ale plynou pro stát i jistá rizika. Jde především o časový nesoulad. Jelikož veřejný sektor platí za projekt PPP, až když je služba dostupná, což může být třeba za 5 let, můžou pracovníci veřejného sektoru získat dojem, že projekt je zadarmo. Tento mylný dojem může způsobit realizaci více projektů najednou, což vede k nastavení dlouhodobého finančního plánování a může dojít ke skrytému zadlužování státu. Ale i tomuto riziku se dá předcházet. Je třeba vést speciální evidenci nákladů na PPP projekty a tyto náklady v rozpočtu zohlednit.

4.1.1 Ovlivnění ratingu ČR

Díky zapojení metody PPP, nedochází k negativnímu ovlivňování ratingu ČR. Rating ČR tvoří specializované ratingové agentury. Má nám ukázat, jak je určitý subjekt schopen

dostát svým závazkům včas. Subjektem ratingu se rozumí jakýkoli subjekt, např. podnik, stát, municipality a další.

Pokud jsou projekty financovány veřejným sektorem, nazýváme je veřejnou zakázkou. Jak jsem již zmínila v předchozích kapitolách, veřejné zakázky zvyšují deficit/dluh ČR. Tento dluh je v současné době kryt státními dluhopisy, se kterými se díky ratingu dobře obchoduje. Ale ve chvíli, kdy se dluh ČR zvyšuje, rating klesá a zájem o státní dluhopisy upadá. Realizace veřejné zakázky se stává dražší a dražší a dluh se stále prohlubuje. Díky realizaci projektů metodou PPP, za účasti soukromého partnera, k poklesu ratingu nedochází. Projekty jsou od počátku financovány soukromým partnerem, veřejný sektor začíná hradit nasmlouvané služby až ve chvíli, kdy je projekt dokončen. V důsledku PPP tedy nedochází ke zhoršení veřejných financí, zhoršení ratingu a nerostou úrokové sazby. Celkově má realizace PPP projektů **pozitivní vliv na českou ekonomiku**.

4.2 Vliv na přijetí eura

Maastrichtská konvergenční kritéria jsou ekonomická kritéria, která jsou nezbytná pro vstup státu do eurozóny. Stát, který má zájem o zavedení jednotné evropské měny EUR, musí tato kritéria respektovat.

Maastrichtská kritéria:

- Cenová stabilita – podmínkou je, během sledovaného roku nepřekročit průměrnou míru inflace, v porovnání se třemi nejlepšími státy Unie v oblasti cenové stability, o více jak 1,5 %.
- Dlouhodobé úrokové sazby – podmínkou je, během sledovaného roku nepřekročit průměrnou nominální úrokovou sazbu, opět v porovnání se třemi státy Unie, které měly nejlepší výsledky, o více jak 2 %.
- Deficit veřejného rozpočtu – schodek veřejných financí (plánovaný či skutečný) vzhledem k HDP v tržních cenách nesmí překročit 3 %.
- Hrubý veřejný dluh – hrubý veřejný dluh vzhledem k HDP v tržních cenách nesmí překročit 60 %.

- Stabilita měnového kurzu – během posledních dvou let před šetřením je třeba, aby členský stát udržoval běžná kurzová rozpětí, která jsou dána Evropským měnovým systémem, povolené flukтуаční rozpětí je $\pm 15 \%$.

Vzhledem k tomu, že do státního dluhu vstupují pouze jednotlivé platby soukromého sektoru, nedochází k tak výraznému zvyšování státního dluhu, což může pozitivně ovlivnit plnění části Maastrichtských kritérií.

4.3 Vliv na HDP ČR

Pokud budu hovořit o výdajové metodě sloužící k výpočtu HDP, mohu konstatovat, že rozdíl mezi veřejnou zakázkou a projekty PPP není žádný. Výše HDP se nemění. Nyní vysvětlím proč tomu tak je.

Vzorec pro výdajovou metodu výpočtu HDP:

$$\text{HDP} = C + I + G + \text{NX} \quad (2)$$

C = spotřeba domácností

I = hrubé investice firem

G = vládní výdaje

NX = čistý export

V případě veřejné zakázky se ve vzorci mění veličina G, vládní výdaje, tedy nákup zboží a služeb. Pokud bude projekt realizován metodou PPP, ve vzorci se změní ukazatel I, hrubé investice firem. Výše HDP se ale nezmění. PPP projekty mají neutrální vliv na HDP.

V minulosti byla infrastruktura v ČR financována převážně z veřejných zdrojů. Nynější stav veřejných financí je žalostný. Prošli jsme ekonomickou krizí, fází recese a krize v oblasti veřejných financí se více prohlubovala. V důsledku toho dochází k redukci investičních projektů do dopravní infrastruktury. Tato situace je řešitelná, zapojením soukromého sektoru, realizací PPP projektů. Tato metoda je v současné době známa po celé Evropě i ve světě. V případě nezapojení soukromého sektoru a financování infrastruktury přes emise státních dluhopisů by se veřejné finance dostaly do kritických

čísel a to by přineslo propad ratingu ČR, což by sebou přineslo spoustu dalších negativních situací, jako prodražení dluhové služby, zvýšení úrokových sazeb, tlak na veřejný rozpočet a veřejný dluh atd. Zapojení soukromého sektoru je naprosto nezbytné.

Můžeme si to ukázat na projektu – realizace dálnice D3 prostřednictvím projektu PPP. V současné době, kdy jsou některé projekty pozastaveny nebo dokonce rušeny, vzhledem ke špatné finanční situaci, je realizace projektu dálnice D3 využitím konceptu PPP jediným řešením.

Přímé dopady na HDP – můžeme očekávat, že investice budou realizovány především tuzemským kapitálem – čeští subdodavatelé, účast zahraničního kapitálu bude minimální. Investovaná částka se tedy vrátí v rozmezí 75 – 100 % vlivem nárůstu HDP.

Nepřímé dopady na HDP – díky realizaci projektu soukromým sektorem, dojde ke zvýšení hrubého obrátu v ekonomice a zaměstnanosti. Soukromý partner, např. stavební firma, bude investovat. Investuje do potřebného materiálu, najme další pracovníky.

Socio-ekonomické dopady na HDP – výstavba nové dálnice přispěje k rozvoji regionů. Dopravní infrastruktura je velice důležitá pro kvalitní dopravu, která umožní zahraničním partnerům snadnější vstup do regionů (některé zahraniční společnosti mají požadavek, pro vstup na český trh, vybudování nové dálnice, která vylepší a urychlí jejich dopravu). Neméně důležitá je dálnice i pro obyvatelstvo. Nová dálnice pomůže zvýšit kvalitu jejich života, šetří jejich čas, např. rychlejší dopravou do práce, za zábavou. Samozřejmě dojde také ke snížení hluku, emisí a vibrací, negativní dopady na životní prostředí se sníží. A kvalitnější komunikace bude i bezpečnější, sníží se množství nehod, které zase sníží náklady na zdravotní péči.

Někdo může samozřejmě namítat, že výše zmíněné socio-ekonomické dopady na HDP, existují i v případě tradiční veřejné zakázky. Ano, to je pravda, ale dochází k nim podstatně později, než v případě realizace projektu PPP.

Z výše zmíněných dopadů se dá vyčíst, že investiční projekty do dopravní infrastruktury, které jsou realizovány metodou PPP, jsou jednoznačně pozitivní.

5 Zhodnocení

Důležitost výstavby dopravní infrastruktury a dostavby pátevní sítě ČR je neoddiskutovatelná vzhledem k poloze ČR, kdy dálniční síť je využívána nejvíce jako tranzitní a zároveň zaostalost infrastruktury brzdí přílivu nových investic a růstu české ekonomiky.

V případě zájmu veřejné správy realizovat projekty metodou PPP, musí veřejný sektor posoudit, zda projekt splňuje základní předpoklady a přinese očekávané výsledky. Veřejný sektor musí specifikovat následující:

- Přínosy a cíle očekávané od realizace projektu PPP.
- Porovnání tradiční veřejné zakázky s metodou PPP, které prokazuje dosažení hodnoty za peníze.
- Zájem soukromého sektoru o projekt.
- Umožnit soukromému sektoru vnést do projektu vlastní inovace.
- Existence politické vůle k realizaci.

V současné době jsou PPP projekty využívány převážně v zahraničí, v ČR pouze na úrovni municipalit a to ne jenom vzhledem k výši investičních nákladů. Místní projekty dosahují nižších vstupních a investičních nákladů. Důležitost těchto projektů je zřejmá, dopady z realizace jsou dříve viditelné a jejich realizace je spojována s veřejně volenými orgány.

Sporadickým využitím metody PPP přichází stát o možnost čerpání následujících kvalitativních a kvantitativních výhod, které tato metoda přináší:

- Dřívější realizace dopravní infrastruktury, čímž dochází k podpoře ekonomiky ČR a zároveň k odstranění stávajících negativních externalit spojených s nevyhovující infrastrukturou.
- Dodržování termínů realizace projektů a nepřekračování předem stanovených nákladů na celý životní cyklus dopravní infrastruktury díky smluvně ošetřeným termínům a stanoveným nákladům a jejich důslednému vymáhání.

- Návaznost veškerých činností a finanční úspory, neboť veškeré projektové fáze zajišťuje jedna projektová společnost.
- Jelikož Koncesionář bude infrastrukturu dlouhodobě provozovat, bude mít zájem dodat co nejkvalitnější stavbu, neboť si sníží náklady na opravy a údržby.
- Předem specifikované podmínky realizace snižují nebezpečí korupčního jednání zúčastněných stran.

Metoda PPP je aktuální nejenom vzhledem k omezeným rozpočtovým možnostem, ale i k předsevzetí vlády ČR snižovat dluh ČR. V případě splnění podmínek Eurostatu, je možné vyčlenění aktiv mimo státní dluh, což přispívá k plnění Maastrichtských kritérií a zároveň neohrožuje snížení ratingu ČR.

Jeden z důvodů, proč není metoda PPP využívána u celorepublikových projektů je, že náklady na přípravu takového projektu jsou vyšší než u tradiční veřejné zakázky. Zároveň je nutné naplánovat finanční toky po celou dobu života projektu, proto celková příprava trvá déle. Tomu by se dalo předcházet, pokud by veřejný sektor nechal připravit jednotný finanční model, pomocí kterého by se daly porovnávat jednotlivé varianty řešení.

Ze strany veřejného sektoru dále zaznívají obavy, že projekty PPP skrytě zadlužují stát. Do státního dluhu vstupují pouze platby realizované soukromému sektoru po zprovoznění projektu, které nejsou v takové výši, jako je tomu v případě tradičního způsobu financování. Navíc finanční toky jsou dopředu známe a veřejný sektor s nimi může dopředu počítat.

S předchozím odstavcem úzce souvisí problematika plánování. V současné době není schválený žádný závazný dokument výstavby dopravní infrastruktury. Pokud by se povedlo přijmout jednotný plán (připravovaná Strategie dopravy rozvoje ČR do roku 2025), je možné do něho zakomponovat předpokládané finanční toky a tím předejít možnosti nedostatku finančních zdrojů.

Samozřejmě metoda PPP nemá pouze pozitiva, jsou zde značná rizika a vzhledem ke smlouvám uzavřeným na více jak 20 let, pak chyby v přípravě projektu přinášejí vysoké finanční náklady. Proto nejčastěji dochází ke špatnému propočtení nákladů a nevhodnému

rozdělení rizik mezi zúčastněné strany. Dalším problémem může být výměna volených zástupců, neboť tyto projekty zasahují do více volebních období.

Z pohledu soukromého sektoru je v ČR o projekty PPP zájem, proto můžeme konstatovat, že většímu rozvoji těchto projektů brzdí převážně malé zkušenosti a neochota učit se novému ze strany veřejného sektoru.

ZÁVĚR

Cílem diplomové práce bylo zhodnotit financování dopravní infrastruktury metodou PPP. Zdůraznila jsem potřebu výstavby páteřní dopravní infrastruktury ČR bez ohledu na metodu financování. Zároveň upozorňuji na nedostatečné finanční zdroje na investice a jejich omezování vzhledem k plánu snižovat státní dluh v následujících letech, a proto je nutné hledat alternativní možnosti financování. Jedna z těchto možností je spolupráce veřejného a soukromého sektoru, která kromě finanční stránky přináší i další výhody. Aby projekt PPP mohl být realizován, je nutné provést porovnání výhodnosti s tradiční veřejnou zakázkou.

Propočty výhodnosti metody PPP na území ČR většinou vycházejí ze zahraničních dat, či z údajů z municipálních projektů realizovaných v ČR. Do doby, než bude realizován první infrastrukturní projekt republikového významu, se mohou odpůrci i zastánci metody PPP přít o výhodnost v ČR spíše na teoretické úrovni. Z druhé strany projekty PPP v zahraničí jsou běžnou agendou veřejného sektoru a ČR není svým ekonomickým či zeměpisným postavením natolik odlišná, aby zde tyto projekty nemohly být realizovány. Legislativa byla mnohokrát upravována pro uplatnění veřejného a soukromého partnerství a podporuje ji i rozsáhlá metodika.

Hlavním krokem k realizaci je větší povědomí veřejného sektoru o těchto projektech, kterého je možné dosáhnout vzděláváním zaměstnanců veřejné správy v tomto směru, čímž by došlo k odstranění neopodstatněných obav ze strany veřejného sektoru. Je nutné říci, že první realizovaný projekt PPP musí být důkladně připraven a smluvně zajištěn, aby vedl zdárně k zamýšlenému výsledku. Od výsledku a zkušeností z tohoto projektu se totiž bude následně odvíjet budoucnost PPP projektů v ČR.

Seznam použité literatury

Citace

DLUHOŠOVÁ, D. *Finanční řízení a rozhodování podniku*. 2. vyd. Praha: Ekopress, 2008. 192 s. ISBN 978-80-86929-44-6.

HAMERNÍKOVÁ, B.; MAAYTOVÁ, A. a kol. *Veřejné finance*. 3. vyd. Praha: Aspi, 2007. 364 s. ISBN 978-80-7357-301-0.

LAJTKEPOVÁ, E. *Veřejné finance*. 2. vyd. Brno: Cerm, 2007. 151 s. ISBN 978-80-7204-495-5.

OSTŘÍŽEK J. a kol. *Public Private Partnership: Příležitost a výzva*. 1. vyd. Praha: C. H. Beck, 2007. 284 s. ISBN 978-80-7179-744-9.

PAVELKA, T. *Makroekonomie*. 1. vyd. Praha: VSEM, 2006. 277 s. ISBN 80-86730-02-6.

PEKOVÁ, J.; PILNÝ, J.; JETMAR, M. *Veřejná správa a finance veřejného sektoru*. 3. vyd. Praha: Aspi, 2008. 712 s. ISBN 978-80-7357-351-5.

Pojistné na sociální zabezpečení [online]. [cit. 10. 3. 2011]. Dostupné z WWW: <<http://www.cssz.cz/>>.

Pilotní projekt PPP [online]. [cit. 17. 3. 2011]. Dostupné z WWW: <<http://www.pmhc.cz/>>.

Projekty PPP ČR [online]. [cit. 17. 3. 2011]. Dostupné z WWW: <<http://www.mfcr.cz/>>.

Pilotní projekt PPP v oblasti výstavby dopravní infrastruktury [online]. [cit. 18. 3. 2011]. Dostupné z WWW: <<http://www.asociaceppp.cz/>>.

Strategie dopravy jako nevyhnutelná součást rozvoje České republiky do roku 2025 („Superstrategie – green paper“) [online]. [cit. 15. 3. 2011]. Dostupné z WWW: <<http://www.mdcr.cz/cs/Strategie/>>.

VALACH, J. a kol. *Finanční řízení podniku*. 2. vyd. Praha: Ekopress, 1999. 324 s. ISBN 80-86119-21-1.

Výdaje SR [online]. [cit. 12. 3. 2011]. Dostupné z WWW: <<http://www.mfcr.cz/>>.

Využití metody PPP [online]. [cit. 15. 3. 2011]. Dostupné z WWW: <<http://www.asociaciapp.sk/>>.

Bibliografie

GRIEMSEY, D.; LEWIS, M. *Public Private Partnerships: The Worldwide Revolution in Infrastructure Provision and Project Finance*. Glos: Edward Edgar Publishing Limited, 2007. 273 s. ISBN 978-1-84720-226-0.

OCHRANA, J.; VÍTEK, L.; PAVEL, J. *Veřejný sektor a veřejné finance*. Praha: Grada, 2010. 264 s. ISBN 978-80-247-3228-2.

VYSKOČIL, V. K.; ŠTRUP O.; PAVLÍK M. *Facility Management a Public Private Partnership*. 1. vyd. Praha: Professional Publishing, 2007. 262 s. ISBN 978-80-86946-34-4.